

ENTREPRENDRE ET COMPRENDRE

"Comprendre c'est savoir comment continuer"

L. Wittgenstein

LUC CHELLY

LOT 6

Décision d'aide N°03K208

Cultures nationales et cultures de la conduite automobile en Europe

(Allemagne, Italie, Grande Bretagne, France)

Responsable scientifique :

Denis DUCLOS

Entreprendre et Comprendre

205 rue Saint Honoré

75001 Paris

TABLE DES MATIERES

RESUME	6
SYNTHESE DES RESULTATS.....	10
1. RESULTATS PRINCIPAUX	10
2. RAPPEL DES PRINCIPES DE BASE DE L'ETUDE ET DE SES ENJEUX	12
3. QUESTIONS DE METHODE.....	16
3.1. <i>De l'approche qualitative en socio-anthropologie.....</i>	<i>16</i>
3.2. <i>Choix des critères de « recrutement » des personnes interrogées, et réalisation effective du programme.....</i>	<i>16</i>
3.3. <i>Réalisation effective du programme d'enquête</i>	<i>17</i>
3.4. <i>Les résultats ne sont-ils pas induits par la théorie ?</i>	<i>18</i>
3.5. <i>Verbatim, notes d'enquête, énoncés, discours-types.....</i>	<i>19</i>
3.6. <i>Du bon usage des résultats.....</i>	<i>19</i>
4. D'UNE EXTENSION SUIVIE DE NOUVEAUX TERRAINS POSSIBLES.....	19
4.1. <i>L'approfondissement et la finalisation de la présente enquête.....</i>	<i>19</i>
4.2. <i>Tester vers l'Est une bi-polarité européenne globale : « loi »/ « administration hiérarchique ».....</i>	<i>20</i>
4.3. <i>Le passage à d'autres régions du monde, et la question de la « culture-monde » en matière de culture de la conduite automobile.....</i>	<i>20</i>
RAPPORTS NATIONAUX	22
1. RAPPORT SUR L'ALLEMAGNE	22
1.1. <i>L'automobile est un élément essentiel de l'identité de l'Allemand comme membre de la communauté allemande.....</i>	<i>26</i>
1.2. <i>La voiture est une image de soi dans la société.....</i>	<i>28</i>
1.3. <i>La conduite, le parcours correspondent à ces images sociales des propriétaires de véhicules, qui les combinent de façon attendue, reçue, et donc légitime.....</i>	<i>29</i>
1.4. <i>La police et la loi, parties intégrantes de la société.....</i>	<i>33</i>
1.5. <i>La société allemande : un ensemble civil, organique et rationnel, prévisible, où l'on se sent en sécurité</i>	<i>35</i>
1.6. <i>Quand communauté et loi ne s'associent plus : l'irruption de l'incertitude et de l'agressivité</i>	<i>38</i>
1.7. <i>L'incertitude étrangère.....</i>	<i>41</i>
1.8. <i>Les autres modèles culturels : désordre, irresponsabilité, incivilité.....</i>	<i>42</i>
1.9. <i>Ce qui ne va pas en Allemagne, et qui est bien dans les autres pays</i>	<i>44</i>
2. RAPPORT SUR L'ITALIE	46
2.1. <i>L'affirmation du modèle de la Civiltà</i>	<i>54</i>
2.2. <i>Face aux difficultés d'affirmation de la « civiltà », l'argumentaire défensif de la culture italienne.....</i>	<i>69</i>
3. RAPPORT SUR LA GRANDE-BRETAGNE	80
3.1. <i>Une perception générale positive</i>	<i>80</i>
3.2. <i>Le rapport systémique à la règle.....</i>	<i>81</i>
3.3. <i>La nature de la règle</i>	<i>82</i>
3.4. <i>Les priorités de l'analyse</i>	<i>83</i>
3.5. <i>La normativité systémique : Désocialisation et perception de l'univers de la conduite automobile.....</i>	<i>84</i>

4. RAPPORT SUR LA FRANCE	103
4.1. <i>La Loi est tyrannique</i>	108
4.2. <i>Ainsi au service du pouvoir, la règle formelle va exacerber les antagonismes socio-routiers et non les apaiser</i>	115
4.3. <i>Toute cette conflictualité, extérieure au sujet, ou intériorisée par lui ne crée pas pour autant de solidarité :</i>	124
4.4. <i>A défaut de solidarité, réduire la guerre routière impliquerait des mesures globales :</i>	125
4.5. <i>Mais, quoi qu'il en soit, n'est-ce pas peine perdue ?</i>	128
CONCLUSION	130
ANNEXE.....	132

RESUME

Réalisée par *Entreprendre et Comprendre* sous la direction scientifique de Denis Duclos, directeur de recherche au CNRS et sociologue, cette étude exploratoire porte sur l'analyse qualitative de 100 entretiens non directifs dans quatre pays d'Europe occidentale (France, Italie, Allemagne, Grande Bretagne).

Elle reconstitue « l'univers sémantique » des conducteurs d'automobiles dans ces pays, et notamment leur rapport à la sécurité routière et aux codes de la route, en relation avec la question des normes de vie en société.

Ses résultats principaux établissent que les conducteurs européens se représentent le monde de la conduite comme partie prenante d'un monde social et politique, lequel fait l'objet d'une conversation entre grands discours-types, étroitement associés à la culture « nationale » du locuteur.

La logique interne de chaque discours-type –de fait partagé par la plupart des personnes interrogées d'un même pays, est subordonnée à une logique interculturelle –celle d'un positionnement réciproque des cultures face à un problème central pour cet ensemble de sociétés. Ainsi, la route qui est un aspect essentiel de la socialité contemporaine, pousse-t-elle les personnes à se situer par rapport à des grands choix quant à la place de la loi (ici du code de la route) face aux normes sociales locales, communautaires ou régionales, en général non écrites. Ces choix sont polarisés par les positions « nationales » opposant, par exemple, la compétence technique ou la compétence communicationnelle des usagers de la route au principe d'une réglementation contraignante. Une opposition bien résumée dans le dilemme britannique : «good driver or safe driver ? ».

Sur cette question, quatre grandes positions transparaissent, en dialogue « interculturel » conscient ou inconscient :

- En Allemagne, les conducteurs mettent en étroite correspondance la loi, l'intériorisation de celle-ci et l'arbitrage entre composantes d'une communauté nationale solidaire, dont les policiers –par exemple, mais aussi les amateurs de grandes vitesses, sont partie prenante. En revanche les étrangers (camionneurs de l'Est, propriétaires français de voitures « non assurées », etc.) cristallisent l'inquiétude, ainsi rejetée vers l'extérieur du bloc « communauté-loi ».
- En Italie, la conduite réglée par la norme de la connivence communautaire locale s'oppose - au nom de la compétence - à une loi nationale abstraite plus distante, et souvent moins appliquée.
- En Grande Bretagne, aucun critère communautaire ou de compétence personnelle ne tient face à la rigoureuse application d'une loi universelle, elle-même élaborée pragmatiquement comme une mécanique de précision, mais soutenue « éthiquement » par chaque sujet.
- En France, l'absence de communauté renvoie aussi à un arbitraire du jugement de chacun et de chaque corps sur la Loi. A cet arbitraire qui inquiète correspond la triple

tendance à la « peur » d'une loi surplombante (incarnée par les gendarmes), à la culpabilité irrationnelle (terreur de l'accident avec un enfant), et à la désignation de « boucs émissaires » parfois incongrus (Vieux, 4X4, etc.).

Il semble que ces positions entraînent des styles de conduite qui ont certainement des effets sur l'accidentogenèse, bien qu'il soit difficile d'affecter à chacun des indices de « dangerosité ». Il paraîtrait plus adéquat de poser que chaque style comporte des aires de « félicité » où il fonctionne bien, (l'intérieur de la ville pour la conduite « napolitaine », le rond-point « à la française » pour le semi-urbain français, l'autoroute sans limite de vitesse en Allemagne, etc.), et, en contrepartie, des aires où il devient contre-productif (la rocade autour de Naples, la route « nationale » en France, l'intersection à angle droit avec incertitude sur la priorité en Allemagne, etc.). Se pose également le problème de l'alignement des cultures de conduite sur un standard européen, dans la mesure où nos résultats indiquent que la culture européenne *suppose la différence de styles nationaux de conduite en dialogue contradictoire*. Pour préciser ces aspects, il faudra systématiquement comparer ces résultats aux données quantitatives comme celles de SARTRE, et notamment aux chiffres qui font apparaître des différences « énigmatiques » entre les perceptions de la sécurité et du risque exprimées dans les différents pays.

Le modèle d'analyse interculturelle ici proposé peut être étendu systématiquement à la recherche des oppositions sémantiques pertinentes dans d'autres aires de « conversation culturelle » du monde. S'il ne peut sans doute pas rendre compte du nombre des accidents, il peut être utile pour comprendre le « sens » que l'accident prend dans telle société, en rapport avec les significations sociales de la conduite qui en est l'un des facteurs. Par exemple, le fait qu'une conduite « à risque » soit attendue des conducteurs jeunes de tous les pays est en partie transformé et modulé selon que les Jeunes en question sont considérés – avec leurs spécificités - partie prenante du collectif -, comme des marginaux, ou encore comme des ennemis, voire des « agents de l'étranger ». Plus précisément, si tel Jeune trouve dans son modèle culturel national une certaine place symbolique pour le « rodéo » (joy riding), il est possible que l'inflexion de son style qui en découle rendra cette pratique différemment agressive, et donc différemment dangereuse. Ce genre de question ne se pose évidemment pas pour une culture qui – par exemple au nom du surplomb absolu de la Loi - ne saurait admettre le rodéo comme une forme tolérable de conduite !

Denis Duclos. Janvier 2006

AVEC LA PARTICIPATION DE :

LISE DUCLOS

MICHALIS LIANOS

CESARE PICCOLO

NICOLAS STOFFEL

SYNTHESE DES RESULTATS

1. RESULTATS PRINCIPAUX

Bien que relativement différenciés en termes d'âge, de genre, de catégorie sociale ou professionnelle (sans pour autant prétendre à l'échantillonnage), nos résultats ne sont pas exploitables en l'état pour rendre compte de traits transversaux systématiques (« les femmes en Italie pensent que... », Les Jeunes des banlieues françaises perçoivent la conduite ...). Surtout parce que, de fait, les contrastes ne sont pas assez affirmés entre personnes. Il se produit aussi un phénomène de « kaléidoscope », selon lequel chaque interviewé recèle plusieurs personnalités stéréotypées plus ou moins juxtaposées, chevauchées, et plus rarement articulées : par exemple une mère de famille très « craintive » en tant que piéton, peut aussi abriter une mentalité de « motard » (si elle pratique la moto), et un « homme d'affaire pressé » adepte de la voiture rapide, va décrire les joies du vélo en ville, en adoptant un point de vue « anti-voitures ». Un « fou de la route » repenté ou non, peut faire l'éloge du code, et une personne âgée peut pousser l'altruisme jusqu'à critiquer férocement... les personnes âgées !

- Nous avons donc décidé, avant que de proposer de creuser systématiquement ces différences catégorielles, d'utiliser essentiellement nos résultats à partir de « blocs » d'opinions par nationalités, ou par régions quand cela s'impose (comme en Italie).
- A ce niveau apparaissent très nettement des « discours-types » par pays. Ces discours – notons-le - ne sont pas des opinions individuelles, mais des cadres discursifs prégnants, dans lesquels chacun doit se placer pour pouvoir émettre une opinion, éventuellement opposée à celle d'une autre personne.

Le discours-type est donc un objet réel mais caché et « reconstruit » par le chercheur : il n'apparaît pas explicitement dans chaque entretien. Cependant, une fois rendu explicite, sa validité est à la mesure de sa capacité à encadrer une très grande quantité d'énoncés, réellement présents dans les entretiens.

La construction du discours-type ressemble à l'évocation d'un syndrome par un praticien : ce n'est pas une description « exacte », mais elle emporte ou non la conviction. Elle « marche » ou elle ne marche pas. Et comme la logique d'un discours-type est complexe, (elle comprend des inflexions, des circonstances, des conditionnalités), mais rigide, on peut en gros la proposer comme telle à la « réfutation » poppérienne, à charge du critique éventuel : par exemple, si nous affirmons que le discours-type du Français est centré par un « désespoir sur les capacités de la loi, et un scepticisme sur les vertus communautaires sur la route », et que nous alignons les énoncés qui montrent cette double négativité, celui qui voudrait montrer que « c'est faux », devra proposer une autre ligne discursive .

Il existe donc quatre discours-types, un par pays étudié, et correspondant à un « problème général » présenté par la culture de chaque pays à ses propres ressortissants :

En Italie, par exemple, l'opposition Nord Centre Sud, très récurrente et structurante, n'a pas de sens en soi : elle ne prend sens que lorsqu'elle est associée au débat entre le Code

(abstrait, national, valable pour tous, etc..) et la Pratique (concrète, intersubjective, locale voire communautaire). C'est dans ce débat que la conduite napolitaine devient un argument face à la conduite milanaise. Mais ce débat n'est pas simplement une opposition d'idées (la conduite réglée sur panneaux et normes, contre la conduite réglée par les regards mutuels). C'est aussi une suite de « phrases » qui transforme cette simple opposition en une narration, une histoire.

Par exemple, on peut tenter de résumer un possible discours-type italien dans la « longue formule propositionnelle » suivante :

- Puisque la culture de conduite « citadine »
- qui nous fait ce que nous sommes
- ne peut rivaliser avec l'universalité du code
- alors elle doit entrer en résistance,
- et utiliser tous les arguments pour « combattre l'adversaire »
- mais son manque de légitimité nous complexe,
- et la résistance prend donc des formes irrationnelles.

Cela peut sembler un peu énigmatique, au premier abord, mais on va voir que si on met « Milanais » à la place « d'adversaire » (culturel), on obtient très concrètement une multitude d'énoncés sur le stress, l'amour de l'argent et du travail, qui caractériserait la conduite « pressée » dans les villes du nord. Si on met sous « forme irrationnelle » de la résistance, une série de comportements « fous » au volant, on met alors en scène –là encore concrètement - un rapport de défi mortel qui n'est pas seulement un « machisme », mais bien une résistance culturelle spécialement napolitaine (Naples et résistance culturelle devenant synonymes).

Un discours-type allemand pourrait prendre la forme suivante :

Si la civilisation doit associer étroitement des règles et la société qui les choisit, alors la règle – et son représentant désigné - ne doit pas humilier ou exclure une quelconque composante de cette société, et notamment celle pour qui la vitesse de parcours du territoire national est une fonction vitale.

On peut évidemment proposer une autre expression du même discours, mais sans lui, on ne peut tout simplement pas comprendre la récurrence, voire la persistance historique - des énoncés en Allemagne sur l'identification entre « voiture » et « société », et cela bien que l'écologie ait une place importante. Ni apprécier des pratiques comme la formation au petit matin de trains de voitures rapides traversant l'Allemagne d'un seul trait à 200 km/h. Mais on ne comprendra pas non plus le côté tatillon des limites et interdits dans les rapports entre les différents réseaux de circulation, notamment en ville, ni leur sourcilleuse *intériorisation* par chaque sujet de cette culture. L'idée maîtresse, largement partagée, est en effet que les composantes d'une même culture-*nation* forment une unité coextensive au système de règles qui aide à les représenter et à les accorder mutuellement. L'image du policier « ami et secours » est significative de ce point de vue : jamais la loi n'apparaît « au dessus » des gens, puisqu'elle en est seulement l'expression collective.

En grande Bretagne, le discours-type pourrait être ainsi résumé :

Les gens, dans leurs personnalités infiniment variées, et leurs intérêts contradictoires, ne peuvent régler leurs rapports que par le filtre d'une loi aussi finement élaborée qu'une

machine de précision. Une fois cette loi-machine mise au point (ou remise au point en permanence), elle vaut pour tous et constitue l'armature du collectif. La seule obligation de chacun est, en attendant le verdict de précision, de « réserver son opinion » et de « retenir ses actes », de différer sa violence. La loi universelle abstraite et précise a pour contrepartie, pour double, une règle implicite de non jugement et de non action. La positivité de la loi a comme double une négativité -ou une absence - de la personne, supposée malgré tout potentiellement d'autant plus violente (dans l'imaginaire). Peut-être est-ce cette « prudence » fondamentale du sujet britannique -destinée surtout à suspendre l'initiative arbitraire dans l'attente de la loi - qui rejaillit directement sur les façons de conduire supposées plus tranquilles que partout ailleurs en Europe ?

Enfin en France, le discours-type serait une sorte d'interrogation anxieuse :

Puisque la loi – qui n'est que l'apparence du pouvoir - fait peur (via celle du gendarme), et ne règle pas la « guerre de classes » routière, mais qu'il n'existe plus de communauté ethnique régulatrice crédible et souhaitable, ne faudrait-il pas changer « toute la société » et tout le système des transports ? Mais si cela même, est impossible, alors chacun pour soi et le Code pour tous !

Le lecteur aura tôt fait d'observer que ces phrases emblématiques attribuées à des nations entières comme des blasons... ont la particularité de mettre l'accent chacune sur un problème différent, mais qu'il existe aussi certains rapports logiques entre ces problèmes :

L'opposition italienne conduite citadine/conduite nationale renvoie au choix britannique de la loi nationale « vidant » le sujet particulier. Au contraire l'Allemagne semble les lier étroitement au même niveau, dans une fusion (que ses théoriciens ont appelé de leurs vœux : tel le lien *system/lebenswelt* de Habermas). Enfin la France récuse l'un et l'autre terme dans le même scepticisme angoissant.

Il existe donc une structure, ou, pour employer un terme moins abstrait, une « conversation » entre les discours –types. Ce n'est pas un hasard, mais ce n'est pas non plus un pur effet de construction. Pour l'apprécier, venons-en aux soubassements de la recherche.

2. RAPPEL DES PRINCIPES DE BASE DE L'ETUDE ET DE SES ENJEUX

Cette étude s'appuie, rappelons-le, sur deux postulats explicites :

- **Les cultures de la conduite automobile ne peuvent en aucun cas s'isoler des cultures des sociétés où elles s'inscrivent.** Elles en sont même une expression directe, dans la mesure où peu d'activités humaines supposent autant la communication, le brassage, le partage d'espaces et de moyens.
- Les cultures locales, régionales ou nationales de la conduite automobile dépendent davantage, pour leur différenciation, de facteurs structurants d'échelle supérieure – en l'occurrence, ce qu'on appellera la culture de l'Europe occidentale -, que de facteurs provenant du niveau le plus petit. **En d'autres termes, l'influence de la culture européenne au sens large sur la différence des cultures anglaise, allemande,**

française ou italienne, est plus importante que les causes de distinction endogènes (provenant des forces de distinction locales, par exemple).

Ce second postulat étant moins « évident » que le premier, il vaut la peine de l'expliquer et d'en rappeler les motivations :

Affirmer la prééminence des causes « globales » dans la formation des différences revient à dire qu'il existe un « système culturel » européen qui assigne une place et une fonction à chaque « sous culture » (pour reprendre les expressions du grand sociologue allemand Niklas Luhmann). Qu'est-ce, en effet, qu'une culture ? Ce n'est rien d'autre que l'ensemble des échanges symboliques humains organisé pour leur donner sens, dans ce que nous appellerons (avec le politologue américain Bruce Ackerman) une « conversation sociétale ».

Bien entendu, chacune des cultures d'échelle plus petite a « intérêt » à se supposer autonome, et à organiser sa propre conversation intérieure. C'est le cas, depuis le XIXe siècle, de la formation des entités nationales. Mais qui niera que cette fragmentation nationale de l'Europe vient s'installer sur une longue histoire commune (Romanité, Chrétienté, etc.) ? Qui peut nier que cette conversation (parfois guerrière !) a une grande force dans la production, la sélection et l'imposition de « stéréotypes » dits « nationaux » ?

En fait les acteurs qui tendent à le nier, sont précisément ceux qui doivent combattre pour donner à croire qu'ils sont autonomes, et que leurs spécificités proviennent exclusivement et ineffablement d'eux-mêmes (construisant des notions comme celle du « génie français », pour n'en citer qu'une parmi une foison).

A l'encontre de cet « autisme » culturel, nous rappellerons, avec les plus grands anthropologues américanistes (Claude Lévi Strauss), ou africanistes (Mary Douglas), que les traits culturels qui semblent les plus « singuliers », ont toujours émergé dans un incessant échange visant la production de ce que Pierre Bourdieu appelle « le sens commun ».

Accepter le postulat de la conversation culturelle commandant en large partie les différences internes entre ses participants, c'est donc résister à un autisme spontané, et accepter la « vexation » (tout de même bénigne) entraînée par la reconnaissance du fait que nos stéréotypes « chéris » ne dépendent pas que de nous-mêmes, mais de l'ensemble des cultures concernées. Ainsi, du stéréotype : « les Français se critiquent beaucoup eux-mêmes », qui a une grande force – puisqu'il correspond effectivement à une pratique - :

Il faudra admettre qu'il ne dépend pas que des Français, et donc que nous ne pouvons pas si facilement arrêter de nous fustiger, du moment que c'est conforme à un rôle dans une conversation plus vaste ! Ou encore du stéréotype, plus vrai que nature, selon lequel « les Italiens communiquent beaucoup entre conducteurs ». Il est extrêmement difficile aux Italiens d'y renoncer, non pas seulement parce qu'ils sont « méridionaux, chaleureux, etc. », mais simplement parce que tout le monde s'accorde en Europe à leur assigner cette fonction (y compris eux-mêmes !). On ne fait pas ce qu'on veut dans la culture : une sagesse s'installe à l'intérieur de certains cadres de référence impossibles à changer rapidement et volontairement, notamment parce qu'ils font « bloc » **avec le choix culturel des autres pays.**

L'affirmation du postulat de la conversation culturelle comme déterminant majeur des cultures d'échelle inférieure n'est donc pas fortuite. Elle ne dépend pas d'une croyance, ou d'une lubie de chercheur, mais résulte bel et bien d'une position anthropologique solide.

Notons tout de suite que ces postulats peuvent et doivent selon nous s'appliquer à toutes les comparaisons internationales prenant comme objet une aire culturelle pertinente (cette pertinence restant toujours à définir empiriquement). Il serait, ainsi, nécessaire, pour étendre la démarche « culture automobile » à d'autres pays comme ceux des sphères d'émergence économique, de construire des modèles réalistes de « conversations culturelles » régionales, même si, au premier abord, les composantes de la culture chinoise semblent se suffire à elles-mêmes, tout comme celles du sous-continent indien.

Les conséquences de ces postulats sur le travail de recherche sont décisives :

Il s'agit en effet d'appuyer les résultats d'enquêtes sur une « trame de sens » qui n'est rien d'autre que celle impliquée par la conversation culturelle européenne pour chacun de ses participants collectifs (et individuels).

Quelle est la trame de sens la plus importante imposée aux cultures participantes de la culture européenne (occidentale)?

Nous supposerons ici (c'est notre troisième postulat de validité régionale, cette fois), que depuis près de deux siècles, l'Europe est « polarisée » par la question de la « Loi » pour tous et de son meilleur régime possible. Cette question – qui traverse les révolutions, les guerres et les mouvements de toutes natures - a été formulée d'abord dans le monde anglo-saxon pour des raisons historiques sur lesquelles nous ne reviendrons pas, puis propagée partout, en accompagnement et en soubassement des changements technologiques et économiques.

La conversation culturelle européenne s'établit donc comme une série de réponses croisées à partir d'une proposition *grosso modo* « originelle » (en contexte moderne, puisqu'elle remonte à l'Antiquité), elle-même localisée du côté de l'interlocuteur britannique (et de son écho nord-américain, en arrière-plan). En simplifiant à l'extrême cette proposition pour retrouver la nécessaire simplicité d'une conversation d'amplitude continentale, nous dirons qu'elle revient à affirmer la transcendance de la loi (*the rule of law*, au sens exact), sur toutes les autres formes de régulation sociale. Face à un tel défi –fondant la « *market democracy*»- les autres grandes cultures européennes ont évidemment réagi à partir de leurs fonds spécifiques, de leurs « inerties » propres. Mais elles ont seulement « réagi », c'est-à-dire qu'elles se sont positionnées : le pôle d'autorité le plus ancienne, patrie de l'empire romain et de la chrétienté occidentale, l'Italie, a répondu à partir de son antique tradition citadine, l'unique modèle alternatif préexistant. L'Allemagne, « pièce rapportée ? » (toujours depuis l'au-delà rhénan de l'antiquité), a fait valoir la question de la difficile mais nécessaire coïncidence entre gens, loi et territoire (que la vitesse résume en sillonnant les autoroutes). Quant à la France, que lui restait-il (comme dans un conte de fée), sinon une position de mise en doute systématique, voire un repositionnement « révolutionnaire » de toute la question, mais, en l'attente d'un grand soir, un cantonnement à l'individualisme le plus poussé ?

En tout cas, si nous avons un diagnostic à porter sur la France à partir de ces considérations, nous dirions que la culture de conduite y est sans doute beaucoup plus marquée que dans les trois autres pays par la « solitude » du conducteur, et par la conflictualité toujours latente du champ socio routier. Ce qui ne veut évidemment pas dire que l'accidentologie soit directement et immédiatement concernée, car on peut être prudent en situation de conflit, et gentiment solipsiste. Comme le demande avec humour l'un de nos interviewés :

« Est-ce que je suis aussi dangereux, quand je médite dans ma voiture ? »

Situation du modèle théorique dans la conjoncture scientifique en Anthropologie.

Notre modèle de comparaison des cultures s'inspire de la tradition durkheimienne classique, notamment dans le travail de Durkheim sur les quatre types socioculturels de suicides, et de sa réélaboration par Mary Douglas, dans ce qu'elle a nommé le modèle « *grid-group* » de la *Cultural Theory*. Dans celui-ci toute culture humaine tend à se diviser selon deux grandes dimensions, celle du « *group* », du collectif (qui se rapproche du « communautaire » travaillé ici, et celle du « *grid* », de la « structure » (dont la Loi est un aspect essentiel). L'originalité de notre approche par rapport au « tétrapole » douglasien, réside dans l'assomption que *l'Europe constitue une culture* (tout comme chacun des pays européens, à des échelles différentes), et donc une conversation interculturelle entre polarités.

À propos de ce modèle –appliqué à divers types de cultures et d'institutions (elles-mêmes considérées comme des cultures pluralistes, ou comme des positions dans une culture), Mary Douglas a pu écrire : « Dans notre perspective anthropologique, les quatre cases du diagramme¹ s'identifient par des mythes en opposition les uns aux autres. Il faut donc se demander à chaque fois qu'on aborde un mythe, quels sont ceux auxquels il s'oppose. Ma réponse se construit autour des cinq maximes pour un emploi discipliné de cette méthode, qui seul permet de la valider.

- Il s'agit de trouver une population définie; un monde suffisamment distinct pour éviter les envols fiévreux de l'imagination.
- Il faut demeurer strictement dans le monde choisi parce qu'il ne faut pas comparer des choses trop différentes comme le font les postmodernes en se comparant aux modernes. Pour cela, on spécifiera bien les indices retenus pour «structure» et «groupe».
- On notera sur une carte la dispersion des éléments, afin de décider si l'organisation sociale est plus ou moins polarisée.
- On collectera avec beaucoup de précision les mythes et les attitudes envers la chose qu'on veut étudier, la provenance et l'identité des informateurs.
- On tentera enfin de caractériser la population à l'intérieur du diagramme. »²

Je crois que la présente étude correspond parfaitement à ces règles de cadrage, si l'on admet que l'Europe occidentale est une échelle pertinente et consistante de phénomènes culturels, et qu'elle ne prête guère à « l'envol fiévreux de l'imagination ». Il est vrai cependant que notre grande anthropologue, qui avait osé comparer quatre grandes régions d'Afrique, n'a pas encore eu l'occasion d'appliquer sa démarche à l'Europe inter-nationale. Elle n'en a sans doute pas eu l'opportunité. Voilà donc qui est fait.

¹ C'est-à-dire les positions de chaque « sous-culture » (n. de D.D.)

² « *Théorie culturelle et société écologique* » chapitre III, in *Pourquoi tardons-nous tant à devenir écologistes ?* Denis Duclos (ed.), L'Harmattan, Paris, 2006, sous presse.

3. QUESTIONS DE METHODE

3.1. De l'approche qualitative en socio anthropologie.

La méthode qualitative n'est jamais « fausse ». Elle est seulement plus ou moins précise : interviewer un seul citoyen chinois donne une idée absolument vraie de l'existence du fait culturel chinois global (la langue, l'évocation de lieux, d'institutions, de groupes identitaires, d'enjeux, etc.). Mais interviewer dix Chinois peut préciser le tableau, croiser les faisceaux lumineux.

Nous avons choisi ici un « assez gros grain » (25 personnes par culture nationale), ce qui suffit amplement pour tracer les linéaments des discours-types, lesquels sont les cadres rhétoriques offerts aux individus, et non leurs propos singuliers), ce qui ne veut pas dire que l'étude soit « grossière » - comme il a été sous-entendu de mauvaise foi -, bien au contraire. C'est seulement en nous appuyant sur la trame de sens mise à jour ici que nous pourrions préciser, moduler, faire varier.

3.2. Choix des critères de « recrutement » des personnes interrogées, et réalisation effective du programme

L'ordre de choix hiérarchique décidé *a priori* était le suivant :

Des personnes qui possèdent une voiture et qui conduisent beaucoup (allers-retours domicile travail, ou autre activité).

Une moitié devait appartenir à la grande polarisation de « conducteurs à risque » entre Jeunes (moins de 25 ans) à permis récent et de classe sociale plutôt modeste, et hommes mûrs (45-65) de situation professionnelle supérieure. Cette polarisation incluait la possession probable de véhicules caractéristiques. Dans cette polarisation, on devait obtenir une équi-distribution entre les pôles (à peu près autant de jeunes que de « cadres », soit 6/6. Nous avons aussi prévu 2/3 d'hommes, (soit 9) et une équi-distribution grande ville/petite ville ou campagne (6/6).

La seconde moitié (12) devait être constituée de gens de classes moyennes ou modestes, dont 5 ou 6 femmes, également répartis entre ville et campagne, et d'âges intermédiaires (entre 25 et 50 ans).

Une division géographique minimale était recherchée : sud-nord/nord ou autre contraste spatial (moitié-moitié).

Une distribution « idéale » était visée : par exemple, la suivante :

6 jeunes à permis récents (dont 3 en grande ville « du nord » et 3 en petite ville « du sud, ou inversement). Et dont deux jeunes filles.

6 cadres supérieurs dont 3 en grande ville « du nord », et 3 en petite ville « du sud ».

Douze personnes de catégorie socioprofessionnelle « moyenne », dont 6 hommes et 6 femmes, entre 25 et 50 ans, chaque groupe étant divisé en deux (grande ville du nord, petite ville du sud, ou inversement, selon la division géographique pertinente dans le pays).

Nous avons aussi prévu dans chaque catégorie (mais c'est peut-être plus important pour le sexe, l'âge et le niveau professionnel que pour les positions spatiales), la présence de frontaliers ou de personnes ayant l'expérience de la conduite à l'étranger (dont le total doit être de 5).

	Division d'accidento-genèse	Division de profils de conducteurs	Division culturelle (ex : Nord/Sud)	Division socio-économique	Division « démographique »	Division d'appartenances sociale et nationale
	Jeunes avec permis récent (y compris de classe inférieure)	Urbain/ Campagne	Equi-distribution	Classe et revenu (inclus dans colonne I)	Sexe	Minorités
	Cadre « habitant la file de gauche »	Constant/ponctuel (ex : week-end)			Age	Frontaliers
		Beaucoup/peu de Km (ex : VRP/Employé se rendant au lieu de son travail)				Conducteurs avec bonne expérience internationale « auto-ethnologues »
Nombre minimal d'entretiens	12 (6/6)				2/3 h, 1/3 f	5

Tableau 1 : Tableau des critères de recrutement (Version 1, issu de la réunion du 29 janvier 2004)

▪ Dates de recrutement et d'entretien

Sur cette base, nous avons établi un premier état du recrutement dans chaque pays et, la campagne d'entretiens a eu lieu au cours de l'année 2005. Elle a été terminée le 18 décembre 2005, avec remise contractuelle du matériel collecté.

3.3. Réalisation effective du programme d'enquête

L'étude effective a été légèrement différente du programme, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

	Sexe		Age			Catégorie sociale			grande ville
	h	f	<25ans	>25ans	>50 ans	-	e=	+	
Italie	17	8	6 h 2 f	8 h 6 f	1 h 0 f	6 h 3 f	8 h 4 f	3 h 1 f	14 h 7 f
France	16	9	4 h 1 f	9 h 6 f	3 h 2 f	3 h 4 f	10 h 4 f	3 h 1 f	11 h 5 f
Royaume-Uni	15	10	0 h 1 f	11 h 5 f	4 h 9 f	4 h 1 f	9 h 8 f	2 h 1 f	7 h 6 f
Allemagne	14	11	7 h 3 f	5 h 6 f	2 h 2 f	2 h 0 f	9 h 10 f	3 h 1 f	7 h 8 f
Dont « frontaliers »									
Allemagne	4	3							
Italie	4	2							
Royaume-Uni	2								
France	2	2							

Tableau 2 : Tableau des « profils » des 100 personnes interrogées³.

³ Remarques : -les étudiants ont été placés dans la catégorie sociale intermédiaire.

Le ratio hommes/femmes a été à peu près respecté, ainsi que les groupes par âges. Les ratios par régions ont aussi été bien suivis. En revanche, il serait nécessaire, lors d'entretiens complémentaires de contrôle, de renforcer les groupes suivants :

Dans tous les pays : il n'y a pas assez de « multiculturels » ni de frontaliers, pas assez de jeunes « travailleurs manuels » ou chômeurs de culture analogue (trop de « socioculturels »).

- En Allemagne : il faudrait des femmes et des hommes de catégorie sociale « moins »
- En Italie : il manque des femmes de plus de 50 ans.
- En Grande-Bretagne : il y a un déficit en moins de 25 ans (notamment de « *joy drivers* », et de personnes de culture ouvrière), et peu de cadres supérieurs.

3.4. Les résultats ne sont-ils pas induits par la théorie ?

Toute théorie implique une rupture par rapport au donné brut, une distance, une modélisation : Kant nous a dit qu'on n'avait pas accès à la « chose même » (par exemple ici l'essence expliquant les comportements routiers et les opinions sur la conduite).

Mais il existe un dilemme :

- Soit l'on ne dispose pas de théorie du tout, et on nage dans une marée de propos inconsistants. On rate aussi les points forts (parce qu'ils ne sont pas quantitativement significatifs, tels des « aveux » rares, des lapsus, des apartés, etc.) Croire qu'on peut remonter de cette « soupe » à un sens est fallacieux. Le sens sera toujours donné de l'extérieur, par un acte d'interprétation souverain, même implicite ou caché par l'instrument de mesure.
- Soit la théorie transforme d'emblée la perception du chercheur, qui va poser des questions orientant alors les réponses, dans un processus inducteur inconscient.

Mais on peut limiter les dégâts (qui sont aussi largement ceux des questionnaires visant à un traitement quantitatif) : la technique classique de l'entretien à pans non directifs permet de laisser l'interviewé constituer ses propres boucles discursives, de se répéter, de reprendre une question à plusieurs moments et dans des contextes différents. En bref, le risque d'induction est **dilué** par la situation d'entretien, et non renforcé (avec la répétition de termes dans un questionnaire fermé, par exemple).

Dans l'analyse, c'est le caractère heuristique du discours-type qui fait la différence : s'il est forcé, il ne « collecte » aucun énoncé. S'il est « riche », il filtre de très nombreuses expressions, dans des contextes disparates.

- Les personnes n'habitant pas les grandes villes sont, par défaut, celles qui vivent dans des petites villes et dans des communes rurales.

3.5. Verbatim, notes d'enquête, énoncés, discours-types.

Il n'y a pas eu, dans cette enquête, de *verbatim* systématiquement extraits des entretiens écoutés et enregistrés, pour des raisons de coûts excessifs. Les enquêteurs analystes, sont donc directement passés de l'écoute à la notation, déjà interprétative. Les notes sont disponibles en annexe du présent travail, mais il est très important que le lecteur considère qu'il ne s'agit jamais des propos exacts des interviewés (au sens de l'ethnométhodologie), mais d'énoncés « traduits » (y compris dans la même langue), ou résumés. Cela n'empêche pas l'enquêteur analyste de retranscrire directement de courtes citations significatives (entre guillemets).

Ces énoncés sont-ils de bonnes traductions de la pensée des interviewés ? On peut l'espérer raisonnablement, pour autant qu'ils ne s'éloignent pas trop du matériel écouté. Il y a là certainement matière à controverse, si, dans les documents audio (livrés avec les rapports), un observateur extérieur peut soutenir : l'énoncé choisi trahit l'expression réelle. On fait dire à la personne ce qu'elle n'a pas dit, ou pire le contraire de ce qu'elle affirme. Il existe certainement une proportion d'incompréhensions, ou d'interprétations abusives, mais pour que cela déforme l'image globale, il faudrait qu'elles soient systématiques, et orientées vers le même but, ce qui a été explicitement évité.

3.6. Du bon usage des résultats

Quelques remarques importantes :

Le maniement des stéréotypes nationaux n'est pas sans risques majeurs ! Il peut facilement heurter les susceptibilités, réveiller des blessures ou des antagonismes. Il peut être douloureux. N'oublions pas qu'il est fait pour cela : susciter l'émotion et le ralliement identitaires.

C'est pourquoi, bien entendu, nous appelons à la plus grande circonspection dans l'utilisation des résultats. Ce qui ne doit pas être une raison pour bloquer ce genre d'étude, qui, précisément, approche une « vérité » sensible et très efficace des cultures. D'ailleurs nous faisons le pari que l'on peut tout dire, à condition de respecter des règles de politesse, et de clarifier les motifs et les techniques de l'interprétation.

4. D'UNE EXTENSION SUIVIE DE NOUVEAUX TERRAINS POSSIBLES

4.1. L'approfondissement et la finalisation de la présente enquête.

- Tout l'intérêt de la démarche reposant sur la fiabilité de sa méthode, il nous semblerait important, et intéressant de compléter les entretiens déjà réalisés par quelques entretiens dans chaque pays de l'étude, selon deux critères :

- Modifier systématiquement le guide d'entretien pour faire disparaître les allusions explicites à nos catégories théoriques (loi, communauté, etc.). Il s'agirait de vérifier si le protocole d'étude influe sur les résultats déjà acquis. Par exemple, nous pourrions envisager un protocole complètement non directif sur « vous et l'automobile », absolument sans questions plus précises. On verrait alors clairement si les « discours-cadres » se manifestent ou non.

▪ Compléter du même coup certaines catégories d'interviewés, pour tenter, par exemple sur le genre, l'âge et la CSP, un plus grand degré de précision du stéréotype national. (Par exemple, il semble que dans les CSP supérieures, il y ait une sorte de « détachement » par rapport au stéréotype, une sorte de culture « transnationale » émergente. Est-ce vrai ? Mais alors à quelle « culture » appartiennent-ils en termes de conversation pertinente ?).

4.2. Tester vers l'Est une bi-polarité européenne globale : « loi »/ « administration hiérarchique ».

La démarche que nous utilisons est exploitable universellement, pour autant que la conversation culturelle, c'est-à-dire l'essence du phénomène culturel humain, se déploie partout où les hommes parlent, échantent, et tentent de situer ces actes dans des cadres de références intelligibles et acceptables bien au-delà de simples communications « rationnelles ».

Tout l'art est de découvrir les entités conversationnelles les plus pertinentes, les plus « chargées », les plus entraînant, et de les distinguer de la diversité imaginaire presque infinie des sociétés de tailles diverses.

Par exemple, si nous prenons l'Europe au sens large (et mal défini, puisque les pays intéressés par la définition politique actuelle sont éventuellement extérieurs à des ensembles définis auparavant par des notions religieuses ou de géopolitique passée), nous pouvons légitimement postuler que le modèle de la « Loi » y prévaut de façon générale. Mais, qu'à l'opposé de son pôle occidental où ce modèle est proposé de façon « épurée », il existe un contre-modèle oriental cette fois (et non plus méridional), selon lequel « l'administration hiérarchique » a souvent été – et demeure – avancée comme la solution la plus efficace. Le modèle de la conversation européenne globale comprendrait donc trois dimensions et non deux : communauté/hiérarchie/loi.

Plus on se déplacerait vers l'Est, et davantage le couple **communauté/hiérarchie** tendrait à remplacer le couple occidental communauté/loi. Cette hypothèse est évidemment à manipuler avec précaution et à tester. Il resterait à envisager comment elle agit sur le comportement... par exemple du fameux « routier serbe » (pendant du plombier polonais ?).

4.3. Le passage à d'autres régions du monde, et la question de la « culture-monde » en matière de culture de la conduite automobile.

Il faudra certainement réunir tout un réseau de spécialistes des cultures pour nouer des liens et préparer des modes d'analyse, mais il est aussi important de continuer la démarche engagée dans la ligne logique choisie : partir du général pour aller vers le particulier, en supposant que les cultures s'enchaînent les unes dans les autres, quitte à vérifier ensuite si les cultures englobantes ont plus de « force conversationnelle » que les cultures englobées.

Cela implique notamment d'établir un consensus entre équipes de recherche sur la « culture-monde » dans son impact structurant sur les cultures régionales. Une affirmation aujourd'hui banale aurait, il y a trente ans encore été considérée comme une outrecuidance dans le monde académique : qu'il existe précisément une culture-monde dont la consistance l'emporte sur toute autre organisation culturelle régionale. Pourtant

le « court XXe siècle » comme l'appelle le grand historien Eric Hobsbawm, avait déjà été celui de la mondialité par excellence, et notamment celle des deux guerres réellement mondiales au sens de l'engagement de la plupart des nations dans des confrontations unifiées (les pénultièmes remontant pour l'Europe aux guerres napoléoniennes).

Bref, l'automobile elle-même étant un fait mondial, comment participe-t-elle à la mondialité culturelle, et du même coup, comment se trouve-t-elle confrontée aux « résistances » des cultures régionales ou locales ? Comment s'y combine-t-elle ? (par exemple, le même modèle de 4x4 représente-t-il le même type de comportement supposé dans un grand nombre de pays ?), etc...

Denis Duclos, le 18 Décembre 2005

RAPPORTS NATIONAUX

1. RAPPORT SUR L'ALLEMAGNE

(Rapport rédigé par Denis Duclos. Entretiens réalisés et fiches rédigées par Nicolas Stoffel)

Notre hypothèse de départ concernant la culture automobile en Allemagne peut être résumée ainsi : dans la « conversation culturelle » entre quatre sociétés occidentales européennes fondatrices de la Communauté Européenne et s'étant posé la question de l'Etat de droit (avant que d'autres ne les rejoignent, tel le monde ibérique à l'ouest, et les pays d'Europe orientale), l'Allemagne « choisirait » une position mêlant étroitement deux affirmations : celle de la loi (de l'Etat) et celle de la communauté.

Ce choix parmi les autres positions possibles de la même conversation culturelle européenne centrée par la question de la Loi n'est pas un hasard empirique, ni non plus une destinée prescrite par la logique de la conversation culturelle : après tout n'importe quelle culture participante pourrait prendre l'une des positions disponibles. Cela dit, le choix dans la structure logique s'inscrit dans des conditions géographiques et historiques.

La coïncidence entre une culture populaire assez homogène et un territoire n'y a pas été garantie dans l'espace (pas de protection « isolante » de l'insularité britannique, pas d'unité étatique préexistante comme en France, mais pas non plus de repli possible sur les nationalismes de cités à l'italienne). On sait les drames que cette situation a favorisés (bien qu'elle ne les ait pas entraînés en elle-même) au cours du siècle précédent. Les interviews montrent que, tout en partageant l'idéal démocratique occidental, les personnes demeurent soucieuses de la précarité de l'espace national allemand vécu comme étroit et poreux, voire encore imaginé comme se trouvant à la « frontière orientale de l'Europe ». C'est peut-être pour compenser cette inquiétude latente – jamais complètement effacée - sur l'unité et l'intégrité, que les citoyens allemands semblent avoir besoin de toujours appuyer la légitimité de l'Etat sur un sentiment de solidarité, et inversement.

En suivant cette proposition, les Allemands devraient être, sur la route comme ailleurs, caractérisés à la fois par un plus grand respect de la loi, du code, au besoin « aveuglement », et par l'existence de règles implicites fortes, à la fois inventées et appliquées par « les gens » en grande connivence entre eux, cela au niveau de l'ensemble germanique.

Une telle combinaison peut sembler paradoxale (parce que loi et connivence s'opposent), et, en effet, on ne la trouve pas directement constituée de manière évidente, au premier degré. Certes, de l'ensemble des entretiens s'impose le thème unilatéral d'un respect conformiste, voire scrupuleux, des règles, mais il est associé à celui d'un certain individualisme, d'une certaine « indifférence » à autrui, tandis que la possibilité des règles non écrites se révèle fortuite et somme toute, faible.

Le modèle théorique est-il donc ainsi réfuté (falsifié) ? Nous ne le croyons pas, car la logique d'intrication entre loi et communauté se révèle très clairement à travers trois traits dominants et spécifiques des opinions des interviewés allemands :

- La plupart insistent sur le fait que les comportements « agressifs » tout comme les comportements « courtois » sont très rarement dans leur pays des expressions spontanées, impulsives, mais résultent de l'adoption – raisonnée ou maîtrisée - d'un rôle typique, reconnu comme tel, essentiellement limité à l'usage professionnel intensif des autoroutes. En bref, les conducteurs allemands communiquent entre eux dans leur mode de conduite au travers de rôles sociaux qu'ils incarnent, et qui sont acceptés comme des fonctions de la société allemande, même s'ils sont réciproquement critiqués, voire caricaturés.⁴
- La plupart considèrent que la loi d'une part, ses représentants d'autre part – en la personne des policiers - ne sont pas extérieurs ou supérieurs aux autres citoyens, mais en sont des expressions mûries et acceptées. Inversement, loi et policiers – comme aspects de la société - ne sont pas inflexibles ou inhumains, mais au contraire participent de la vie civile, absolument comme les « administrés » ou les « justiciables », dont ils sont très proches. Ce sentiment est partagé et profond. On le résumera par l'expression : le policier est un ami et un secours, qui n'est pas seulement une formule idéologique héritée de l'ancienne RDA.
- Quel que soit le type d'opinion politique développé par ailleurs, les interviewés laissent souvent échapper une manifestation d'inquiétude quant à l'influence néfaste, dangereuse ou inquiétante, des étrangers en position de traverser le territoire national, (lui-même considéré comme relativement homogène en termes de culture de conduite) ou d'y tenter une incursion frontalière. À l'évidence, la « communauté » n'est pas construite de manière à inclure sans difficulté des personnes relevant de traits culturels différents, même si les différences sont mineures. Ce qui ne signifie pas racisme ou xénophobie, mais seulement que la communauté est bien une communauté de connivence complexe, « non écrite », se construisant sur la base de la vie partagée à la fois sur le même territoire et sous la même loi. Seule capable de donner à ses membres un grand sentiment de sécurité, elle demeure d'autant plus fragile que la loi ne suffit jamais à la garantir en elle-même.

Notons que ces trois traits ne sont pas réunis ainsi dans les autres pays de l'enquête, même en Grande-Bretagne, où –quand bien même la loi et le policier sont considérés comme incarnant/réalisant la société - un individualisme absolutisé ne se laisse jamais dégrader en fonctionnalisme. Quant à la « xénophobie », nous verrons qu'elle ne se présente pas au Royaume-uni comme inquiétude d'une menace, mais comme regard sur un Continent qui reste fondamentalement séparé, distinct, voire lointain. L'enveloppe insulaire joue toujours son rôle protecteur pour rendre en quelque sorte inutile le développement d'une inquiétude pour la culture communautaire. Celle-ci apparaît comme un donné, une évidence inconsciente, ce qui est rarement le cas en Allemagne ou en France.

Si nous réfléchissons sur les liens entre les trois traits spécifiques de l'univers sémantique allemand exploré ici (incarnation raisonnée d'un rôle social statutaire, confiance dans la loi et le policier comme à soi-même, crainte pour l'intégrité culturelle territoriale), nous constatons qu'il existe une articulation logique, formant « clef » de tout le dispositif culturel. En effet, la différenciation sociale –qui tend parfois en France

⁴ Nous verrons que, dans le modèle français, la réflexivité dans le rôle est remplacée par l'intellectualisation de la position politique.

à devenir objet d'un véritable discours de haine et de dénonciation de l'autre trop différent - est ici étroitement associée à la différenciation fonctionnelle des espaces et des parcours. On semble l'utiliser dans les deux sens : pour aller de la division fonctionnelle du territoire (entre fonctions locales et centres d'affaires par exemple) à l'opposition des rôles, ou inversement. Autrement dit, les conducteurs allemands ne semblent reconnaître des différences tranchées – au travers des types « statutaires » de propriétaires de véhicules, de voitures, des marques, des usages de la route et de l'autoroute - que pour mieux affirmer l'unité d'une population et d'un territoire, et sa correspondance en termes de loi et de règle. La *preuve* de l'unité d'une culture passe par son « organicité », sa différenciation interne. Son expression finale - la loi de tous pour tous - ne remplit son rôle que si elle respecte cette différenciation fonctionnelle. Jeunes, Vieux, hommes d'affaires, conducteurs du dimanche, mères de famille, villageois, tous sont nécessairement différents, mais participent à l'unité.

Si nous acceptons cette interprétation, nous pouvons « réorganiser » le discours type (de la quasi-totalité des interviewés) selon le schéma argumentaire suivant :

- Parce qu'elle se montre à tous et interagit avec tous, l'automobile est un élément essentiel de l'identité de l'Allemand comme membre de la société allemande.
- Les modalités de l'automobile comme emblème identitaire sont :
 - Sa capacité décisive à assurer la liberté de déplacement (affirmée surtout en Allemagne de l'Est, chez les interviewés de Dresde).
 - Son caractère général de propriété privée inviolable et « intouchable », représentant le respect mutuel pour la « souveraineté » personnelle de chacun.
 - Sa puissance (sa capacité de vitesse), qui marque à la fois la liberté (de rouler sans limitation) et la hiérarchie sociale et professionnelle des usages de cette liberté.
 - Son état neuf ou ancien, qui dénote une hiérarchie dans la richesse, mais aussi dans l'intégration professionnelle (les employeurs poussent à l'achat de voitures neuves par leurs cadres).
 - Son état intact, bien entretenu, ou « cabossé » (reflétant le prestige attribué ou non à sa propre fonction).
 - Sa connotation sociale de marque et de prix (recoupant certaines des caractéristiques précédentes).
- La culture nationale est lue comme composée de plusieurs catégories statutaires hiérarchisées, elles-mêmes associées à des types de voitures (parmi les précédents) et à des types de parcours et de territoires privilégiés, *ainsi qu'à des types de comportements attendus*.

Les catégories statutaires, les types de voitures et les comportements attendus se répartissent, en gros selon cinq grands groupes :

- Les hommes d'affaires pressés, « agressifs-contrôlés », grands usagers de la file gauche des autoroutes, roulant en Porsche, ou en BMW haut de gamme, partisans inconditionnels mais hautement responsables du « sans limites de vitesse ». Il leur est reconnu le « droit » à la grande vitesse sur autoroute, ainsi que les compétences pour la maîtriser sans risques excessifs pour autrui.

- Les cadres moyens en parcours professionnel, roulant en Mercedes sur la voie du milieu, en état davantage « défensif », et moins axés sur l'apologie de la vitesse, que sur le confort et l'effet de l'automobile comme outil de présentation de soi aux autres.
- Les villageois ou « hommes à chapeau » conduisant lentement avec un zèle scrupuleux sur de petites routes. Ils incarnent l'Allemagne de la règle, mais aussi du bon droit sûr de soi, chez soi, au besoin dans une résistance aux « intrus », ou aux « gens pressés ».
- Les jeunes en bande rentrant d'une fête arrosée, ou pratiquant la course de prestance amicale.
- Les femmes – de préférence mères de famille - ou âgées, et susceptibles d'être effrayées par les adeptes de la vitesse.

(Notons que, 1. les prolétaires, pauvres, immigrés, disparaissent derrière la notion, reconnue et acceptée, de «jeune »... ou celle, bien plus ambivalente et inquiétante d'étranger. 2. Les cyclistes et les piétons sont reconnus comme des catégories entières d'usagers de la chaussée, quand il n'y a pas d'espaces spécifiques leur étant attribués, auquel cas, ils seront considérés en infraction ou pas à leur place s'ils en sortent.)

- Pour arbitrer les inévitables différends entre les composantes fonctionnelles de la société (jeunes, vieux, travailleurs, villageois, femmes, cadres supérieurs, etc.), matérialisée en différences pratiques (parcours professionnel, flânerie, jeu, voitures rapides, lentes, vélos, piétons, et en voies de circulation spécifiques, etc.) la règle doit être consensuelle, raisonnée, judicieuse, mais aussi claire et universelle. Elle doit autoriser un comportement conforme attendu, pratiquement sans exception. À défaut, le policier – qui n'est qu'un citoyen mandaté professionnellement par les autorités locales - intervient, sanctionne, arbitre mais aussi aide, résout le problème.
- Somme toute, la culture allemande procure « un grand sentiment de sécurité », car elle allie unité et spécificité reconnue de chacun –et prévoit la différence. Elle est vécue comme société réellement « civile », faite de politesse et de prévenance réciproque, de maints signes d'appartenance convenue.
- Toutefois, lorsque la prévision n'est pas possible, la priorité non respectée, lorsque la différence ne peut se résoudre à un schéma statutaire et fonctionnel, autorisant des formes de politesse reconnues, les Allemands tendraient à manifester de l'agressivité plus ouverte, de l'entêtement voire de la brutalité. Une limite de la culture est atteinte. C'est la voie royale à l'accident « à l'allemande », surtout symbolisée par l'acharnement « suicidaire » à faire valoir sa priorité.
- On dénote enfin la non-appartenance à cette culture identitaire à ce que la personne qui lui est étrangère ne respecte pas l'automobile comme emblème essentiel du statut social, à savoir que sa position et son comportement ne sont pas repérables clairement selon les critères précédents. Parmi les étrangers particulièrement « sensibles », deux catégories émergent : 1) les camionneurs de l'Est (qui traversent sans payer en encombrant les autoroutes), 2) les jeunes frontaliers, notamment Français (incivils, turbulents, non assurés).

- À l'étranger même, on considère négativement :
 - ce qui brouille l'affirmation du rôle social du conducteur et partant de sa responsabilité (comme le rond-point sans priorité définie, tel qu'il s'est multiplié en France)
 - ce qui manifeste l'incivilité, et par contraste, renvoie au caractère civil de la culture allemande (en général, les cultures du sud ou de l'orient, mais aussi la France).
- Inversement, certains éléments sont assez souvent reconnus positifs à l'étranger, telle une plus grande souplesse de comportement, mais aussi de meilleurs équipements (les autoroutes allemandes sont de plus en plus mises en cause pour leur relative vétusté et pour leur gabarit trop étroit).

Voyons comment ces 9 points d'un développement-type s'expriment dans les discours des interviewés. Dans ce dessein, nous avons extrait des entretiens des phrases typiques, des énoncés ou des argumentations dont on pourra retrouver l'expression précise au fil des entretiens eux-mêmes⁵. Sauf exception, nous ne les avons pas affectés à un type particulier de personne interviewée. Ceci pour deux raisons :

- la quasi-totalité des énoncés retenus se trouve largement dispersée dans l'échantillon.
- quand bien même ils se présentent dans des discours « opposés » (comme celui de l'avocat de la vitesse, et celui de son détracteur), ils sont bien souvent acceptés comme décrivant une réalité proche : le conducteur « pressé » admet qu'il a un discours favorable à la vitesse parce qu'il conduit vite, le conducteur « défensif » admet que le conducteur pressé a de bonnes raisons d'aller vite. Il est possible que cette capacité de « dédoublement » des interviewés allemands entre la position qu'ils prennent et la compréhension d'un point de vue opposé soit spécifique du monde sémantique allemand. Auquel cas, elle est partie intégrante du phénomène culturel dont nous pensons rendre compte : elle est une modalité de la forme d'appartenance à cette culture, dans laquelle chacun se situe et situe l'autre comme « fonction » dans un même ensemble communautaire, qui est aussi un même ensemble de règles.

1.1. L'automobile est un élément essentiel de l'identité de l'Allemand comme membre de la communauté allemande.

Nombre d'interviewés, quelle que soit leur position personnelle, cherchent à convaincre l'enquêteur que l'automobile est consubstantielle de la culture allemande et cela de façon durable.

- La voiture a été inventée en Allemagne. La grosse voiture a été inventée en Allemagne.

⁵ Nous renvoyons le lecteur *aux comptes-rendus d'entretiens* proposés en annexe de chaque rapport national, pour saisir l'argumentation dans son contexte plus général à l'intérieur de chaque entretien. Et s'il est intéressé par les scrupules d'une approche ethnométhodologique, nous lui conseillons -en l'absence de verbatim- d'écouter les entretiens eux-mêmes pour obtenir les retranscriptions exactes des formulations utilisées par les interviewés dans leur langue.

Mais qu'est-ce au fond que la voiture ? Certes un moyen de déplacement, mais de déplacement à la fois libre et gratifiant. Comme le dit un jeune :

- Je suis libre d'aller où je veux sans entrave, « royalement ».

C'est donc un principe civil de base que la voiture représente en « incarnant » la personne dans ses droits fondamentaux :

- Si on veut perdre devant les électeurs, il faut prendre des mesures contre la voiture. Elles sont perçues comme des attaques contre les personnes.

De même, très significativement, la voiture comme prolongement du corps de la personne physique ne doit pas être touchée, ni effleurée :

- Une égratignure est un accident, laisser son adresse et téléphone est un délit de fuite.

- Les interdits portent sur des détails : pas d'égratignures aux voitures, pas de gestes agressifs.

- On ne touche pas les autres voitures en se garant.

La voiture est une propriété personnelle, familiale, un objet domestique que l'on chérit :

- La voiture est l'enfant chéri des Allemands, qui la nettoient, s'en occupent. –

Mais là encore, la dimension sociale symbolique est immédiatement présente : laver sa voiture a avoir avec l'appartenance à une société, et avec une prise de position contre ce qui s'en écarte :

- Soigner sa maison, fleurir, aller laver sa voiture au lavage collectif (on n'a pas le droit de la laver devant chez soi), ce sont autant de signes « qui découragent la petite criminalité ».

C'est clairement un moyen d'afficher son intégration :

- C'est le père immigré qui achète la voiture neuve à son fils pour que toute la famille ne perde pas la face.

Certes :

- Les jeunes reconstruisent la voiture à leur image.

Mais cela implique-t-il une dissociation vis-à-vis de la culture commune ? Bien au contraire,

- Il y a une communion père-fils dans le culte des belles voitures.

Et cette communion intergénérationnelle peut aller loin, jusqu'à la solidarité dans le partage des amendes :

-« C'est mon père qui a payé l'amende, car si j'avais avoué, on m'aurait retiré le permis (période probatoire de 2 ans extensible à 4) »

Cette culture durable et transmise qui affirme une solidarité dans l'identité est néanmoins peut-être fragile :

- Les pères soignent plus leur voiture que les enfants.

1.2. La voiture est une image de soi dans la société.

La voiture est aussi le signe d'une position dans la société :

- Si je suis une personne importante, la voiture me représente

- Une voiture est un marqueur de respectabilité dans l'univers traditionnel des campagnes allemandes.

Il existe une correspondance assez étroite entre les positions sociales et les automobiles possédées. Une conductrice inventant sa propre sociologie la résume ainsi :

- Le « Manta fahrer » est un prolétaire, les « Golf » se constituent en clubs, le cabriolet VW sied à l'étudiant en médecine. Une fois ses études terminées il prendra une Mercedes LK. La classe moyenne apprécie l'Opel, solide et pratique, le prof va en voiture française, le cadre et les professions libérales ne roulent qu'en Mercedes ou BMW.

- En Allemagne, la Mercedes est un symbole du cadre moyen, agent d'assurance ou employé de banque.

D'une part, ce phénomène est encouragé :

- Les professionnels ont de belles voitures parce qu'elles sont inscrites au nom de leur firme, et alors ont une ristourne fiscale de 16 %.

Mais d'autre part, et c'est une remarque décisive :

- La société allemande ne tolère pas d'écart entre le personnage social et le modèle de sa voiture.

On peut prendre cette contrainte avec humour :

- Je laisse ma vieille voiture au garage pour aller voir Nina Hagen.

Mais on peut aussi en décrire la rigueur :

- Il est impossible qu'un directeur d'hôpital vienne comme en France avec un VW Passat, tandis que le cuisinier arrive en Peugeot 306, ce qui est le cas en France.

Par contraste :

- On trouve charmant que les Français utilisent de vieilles voitures cabossées, comme si la voiture n'était plus qu'un moyen de se déplacer.

1.3. La conduite, le parcours correspondent à ces images sociales des propriétaires de véhicules, qui les combinent de façon attendue, reçue, et donc légitime.

- Les différences sont très importantes entre styles de conduite des individus, ou pour un même individu, entre moments.

Une sociologie « spontanée » relativement répandue distingue trois ou quatre types de comportements bien reconnaissables qui sont autant de types de statuts :

- L'homme d'affaire stressé, rapide et agressif-contrôlé (Raser), le paysan- conducteur du dimanche (Sonntag Fahrer), ou « chapeau sur la tête », lent et solipsiste, le citadin, propriétaire de golf qui n'a que sa voiture pour faire lien avec les autres, et très socialisé par le code de la route, qui roule de façon défensive (bewusst defensiv). Enfin, le jeune, « membre d'un clan », avec ses propres règles de groupe et sa voiture totem (VW, Trabant).

Ces statuts/comportements sont associés de préférence à des parcours ou des types de voies, ainsi hiérarchisés :

- Les routes de campagne allemandes ont de conducteurs courtois, ordonnés, ce qui s'oppose à la conduite d'autoroute.

- En Allemagne, les flâneurs prennent les routes et les gens pressés l'autoroute qui est gratuite.

- Dès qu'on prend la route pour plus de 30 km, on prend l'autoroute.

Dans certaines expressions, le lien entre le type de voiture et le type de comportement est évident :

- Plus on est « important », plus on a le devoir d'aller vite.

- On dit que « la priorité est vendue avec la Mercedes ».

- Mercedes s'oppose à Opel-« Popel » : cette dernière doit disparaître de la file de gauche lorsqu'elle tente de dépasser un camion à vitesse réduite.

- Il y a une lutte de prestance entre conducteurs de voitures rapides et prestigieuses (BMW, Porsche, Mercedes). Ils doublent à droite sur l'autoroute plus que les Français.

L'autoroute est envisagée comme un espace de vitesse, dans une logique de « sérieux » professionnel, lui-même associé au fait de rouler beaucoup.

- Le développement des affaires est toujours vu comme lié aux développements des voies : « le bitume avance ».

- Ce qui distingue les styles de conduite, c'est le nombre de kilomètres parcourus.

La liberté de vitesse sur les autoroutes prend un caractère mythique :

- *Les autoroutes allemandes servent de pistes de vitesse : des clubs de Japonais viennent les utiliser comme pour des rallyes.*
- *Non seulement les types sociaux se partagent hiérarchiquement les routes et autoroutes, mais ils ont aussi des « aires » ou des villes de prédilection :*
- ***Il y a les Mercedes, les Bmw et les Jaguar à Munich, qui « s'imposent », et les jeunes Golf Polo ou Astra à Cologne ou Francfort, qui roulent de façon nerveuse pour montrer ce qu'ils ont sous le capot.***

Il existe enfin des différences régionales, qui relèvent cependant davantage du stéréotype que d'une réalité avérée, nous dit-on :

- *Il y aurait 3 Allemagnes : à l'Est, les gens vont au maximum autorisé, au Nord, les gens vont plus vite et conduisent « plus mal », au Sud les gens obéissent aux règles, scrupuleusement.*
- *Les conducteurs de Hambourg conduisent mal, les gens de l'Est conduisent plus lentement.*
- *Dans le sud de l'Allemagne, les conducteurs entrent facilement dans des combats de prestance.*
- *À l'Est comme à l'Ouest, l'automobile est connotée comme élément crucial du statut social (à l'Est, moyen de réaffirmer son appartenance, malgré le chômage, à l'Ouest, élément visible de l'établissement de la personne). Mais à l'Est, l'automobile comme « preuve » de l'appartenance implique plus d'agressivité sur la route qu'à l'Ouest, où la question est davantage de lire les signes de « richesse » sur la voiture elle-même. À l'Est, on enfreint plus facilement les limitations de vitesse comme si la loi (des vaincus ?) avait moins d'importance.*

Des rivalités entre villes apparaissent, sur le mode de la plaisanterie :

- *On dit des gens d'Offenburg (dont la plaque d'immatriculation commence par OF) qu'ils conduisent sans permis : « ohne Führerschein ».*

Le type « homme d'affaires pressé » donne lieu aux discours les plus nombreux, aussi bien de ceux qui s'y reconnaissent, que de ceux qui les « subissent ». Ainsi, vu de l'intérieur, tout un argumentaire se déploie.

- Pour associer route et activité sociale valorisée :
- Plus on accepte de passer du temps dans sa voiture, plus le cercle des affaires importantes s'élargit (amis, travail).
- Pour associer vitesse et compétence technique et sociale :
- La vitesse est un comportement social qui demande la coopération des autres usagers.
- Avec les limitations de vitesse, sur les autoroutes françaises, on s'endort.

- *Le conducteur allemand s'affirme dans la maîtrise des règles. Et pas dans sa transgression.*

▪ Pour associer vitesse et bon droit :

- *J'admets qu'une Porsche a le droit de faire ranger ceux qui sont devant. Ce droit inclut le droit au plaisir de la vitesse vendu avec le modèle.*

- *C'est le pur plaisir de la Porsche qui monte à 300 km h... librement.*

▪ pour rejeter la « faute » des situations dangereuses sur d'autres :

- *Le conducteur « cadre pressé » désire pouvoir doubler à droite sur l'autoroute pour ne pas avoir à « pousser » l'entêté qui garde sa place sur la voie de gauche, croyant que celle de droite est réservée aux camions. Mais c'est risqué car les gens dénoncent à la police, comme on est tenté de le faire soi-même (bien que dans ce rôle, on incrimine plutôt les « profs et les personnes âgées », « les fonctionnaires »).*

- *Quand on est toute la journée sur la route, rencontrer partout des « labinards » est exaspérant.*

- ***Les faiseurs d'accidents sont les « gens qui doublent à droite », en réponse aux provocations des gens qui roulent trop lentement à gauche.***

À ces plaidoyers, qui au fond « reconnaissent » un comportement bien qualifié, correspondent des jugements portés par d'autres personnes, jugements sévères mais néanmoins souvent nuancés (à la différence des accusations tranchées portées par des Français sur « les autres »).

- *Les Allemands sont des conducteurs «pressés » et agressifs), mais de manière rentrée, à la manière des chauffeurs de taxi sans invectiver les gens comme en France (sauf à Berlin).*

Les « Abonnés à la file de gauche » peuvent être «harcelants » (ils se poussent, se provoquent, etc.).

- *Les hommes d'affaires font certainement plus d'accidents que les autres.*

- *Ceux qui roulent vite sur l'autoroute poussent, se faufilent, font appels de phares : ce sont les « Raser ».*

- *Le conducteur allemand agressif pousse le précédent, mais en gardant trois mètres de distance.*

Le même contrôle rationalisé concerne le cadre moyen roulant sur la voie du milieu, en conduite plutôt « défensive » :

- ***Être rationnel c'est jouer un personnage sur la route, et ne pas se laisser atteindre en personne par le comportement des autres.***

L'homme au chapeau, l'Opel-Popel, le village, la grève du zèle, la priorité à tout prix

- Le modèle du « paysan », chapeau sur la tête, conduisant une Ford, une Passat ou une Audi plus lentement que toutes les règles, mais au milieu de la route, têtue, comme s'il était seul.

- Le « chapeau sur la tête » a aussi à l'arrière un tricot pour cacher le rouleau de papier toilette, et dans le coffre une bâche en plastique.

Contrairement à la France, où les discours acrimonieux sont surtout dirigés contre « les Vieux » (supposés devenir incompetents avec l'âge, alors qu'en Allemagne ils sont considérés plutôt « hyper-respectueux de la loi »), c'est ici le Jeune qu'on juge avec suspicion (révolté contre les « Anciens », inexpérimenté, éméché). Les Jeunes sont aussi ceux qui ne fonctionnent plus « à la coutume », mais exigent à la fois une règle rationnelle et sa justification. Les Jeunes « des arrondissements campagnards » en périphérie de villes, se donnent rendez-vous à la pompe à essence, font le tour de la ville trop vite, et sur « des pistes de course illégales ». Ces rebelles alimentent les bataillons de tués aux carrefours ruraux.

- Le plaisir du « cabrio » entre jeunes.

- La poursuite initiatique à 220, une fois dans sa vie...

- Le jeu de cache-cache entre voitures empruntant plusieurs routes avant de se retrouver.

- Chez les Jeunes, le tempo de la conduite est au diapason de celui de l'autoradio.

- Les grandes différences de comportement entre Allemands concernent surtout les Jeunes qui perdent le contrôle de leur véhicule.

- Tout le monde connaît des exemples de Jeunes de retour de boîte qui se tuent en Opel Manta, Golf GTI, etc.

- Mais, les jeunes s'organisent pour choisir celui qui ne boit pas.

- La voiture est un totem mais aussi un moyen de lier amitié (la flânerie des Jeunes).

- Que font ces jeunes avec des voitures aussi chères ?

Bien entendu, juste retour des choses, c'est parmi les plus jeunes interviewés que l'on rencontre le plus d'opinions favorables à ce que :

- Les Vieux devraient passer des tests d'aptitude tous les 5 ans.

Et c'est parmi les plus âgés – ou les femmes - qu'on va rencontrer ce type d'argument :

- Ce que je trouve très bien en France c'est que les jeunes conducteurs qui viennent d'obtenir le permis sont tenus de mettre la lettre A à l'arrière de la voiture, et ne peuvent ainsi dépasser les 90 ou les 80 km/h.

1.4. La police et la loi, parties intégrantes de la société

- *La police, « institution traditionnelle et sévère », inspire un grand respect, elle est au service des gens.*

- *Le surnom animal des policiers est plutôt flatteur : « taureau » (et non poulet comme en France, ou cochon aux Etats-Unis et au Canada).*

Les témoignages associant les policiers et la population sont presque sans exception :

Ce sont, tout d'abord des gens « comme vous et moi » :

- *Le policier est un travailleur « tout comme toi », « il a choisi ce métier et doit donc faire ce travail ».*

- *Les policiers sont des êtres humains qui ont besoin de règles pour être heureux. Ils font un métier plein de sens, un bon métier.*

On attribue aux policiers quelques caractéristiques constantes : sévérité/équité, amabilité, serviabilité, disponibilité à la discussion et la négociation.

- *La police est aussi sévère avec les piétons qu'avec les automobilistes.*

- *Les contrôles policiers sont durs mais ressentis comme ayant été choisis par les gens eux-mêmes.*

- *La police est incorruptible et impartiale.*

Cependant certains observent que :

- *Il est vain de se dresser contre eux.*

Les policiers allemands sont accessibles à la discussion :

- *En Allemagne, on peut négocier avec les policiers, la négociation est culturellement instituée.*

- *S'ils compatissent, les policiers allemands peuvent donner une sanction inférieure à la loi.*

Plus généralement, ils ne se départissent pas d'une attitude « agréable » :

- *Les policiers sont d'allure agressive et on est surpris dans un deuxième temps par leur gentillesse.*

- *Les policiers allemands ont une bonne image auprès des jeunes, ils sont cordiaux avec eux.*

Les opinions adverses sont rares, et toujours au moins très nuancées :

- *Les policiers sont très aimables avec la population, mais ont des préjugés avec les plus jeunes.*

En outre les policiers ont d'autres rôles que le contrôle et la répression :

- *Les policiers interviennent dans la formation à la conduite.*

Les policiers allemands servent volontiers de recours :

- *Les policiers allemands sont serviables et secourables. Ils appellent un taxi à un accidenté, etc.*

Ils ont enfin un rôle de « justice de paix » :

- *Les Allemands appellent facilement la police comme témoin, pour trancher un conflit de voisinage.*

- *Le règlement « à l'amiable » inclut la police.*

Ce rôle est d'ailleurs rémunéré :

- *En cas d'accident, on l'appelle, et ça coûte 35 Euros.*

L'osmose police/population vaut dans l'autre sens :

- *La foule allemande fait fonction d'auxiliaire de police.*

Quelques explications sont données de ces caractéristiques de la police (proche du peuple, secourable, arbitre des conflits privés, etc.) :

- *En Allemagne c'est une police locale, et elle est peut-être plus proche du peuple.*

- *La police est chargée par les communes de contrôler la vitesse.*

Une contrepartie de cette bonne intégration police/population est une capacité du policier à vérifier le plus petit détail :

- *En Allemagne, un policier peut vérifier l'état des lampes de votre vélo.*

- *Quand on rencontre la police, on « vérifie que tout est en ordre dans la voiture », on respecte scrupuleusement la règle en sa présence.*

Une autre contrepartie est l'impression de ne pouvoir échapper aux contrôles :

- *Prévenir les autres de la présence de la police n'a plus de sens dans le sud de l'Allemagne où il y a énormément de radars partout. (presque chaque village a en installé pour couvrir le coût des accidents).*

Quand les interviewés comparent les policiers allemands aux policiers d'autres pays, c'est presque toujours à l'avantage des premiers, et précisent ainsi leur conception de la police « normale » :

- *En France, « les policiers apparaissent comme des exécuteurs mécaniques de sanctions associées aux transgressions des règles ».*
- *Les policiers français sont au-dessus des règles.*
- *Il y a en France le problème des polices privées ou des agents de sécurité.*
- *La police française est étroite, intolérante, donneuse de leçons morales, inflexible, intraitable, sans la moindre compréhension. La police allemande est plus présente, plus humaine.*
- *On ne voit pas les policiers allemands, qui sont en retrait dans leurs voitures, alors que les policiers français sont des cow-boys, prêts à bondir sur leurs motos, Ils évoluent en groupe et impressionnent les gens.*
- *La police allemande accepte de se justifier, tandis que la police française croit tenir son autorité de l'uniforme ou de sa qualité de représentant de l'état.*

Cependant, il est des polices étrangères moins bonnes que d'autres :

- *Les policiers suisses sont arrogants, mais les Français et les Allemands sont bien.*
- *Les gens de l'Est ont peur des policiers des pays de l'Est, pas des policiers français.*

Et enfin, certains – rares - admettent que d'autres conceptions du rapport police/population peuvent avoir d'autres avantages. Ainsi du fait qu'en France, le policier « hors service » est en état de trêve avec la population, dont il fait alors partie :

- *En France, je ne fais pas spécialement attention si je roule près d'une voiture de police, comme s'il y avait une sorte de trêve hors des situations où l'on cherche à « piéger » le contrevenant.*

1.5. La société allemande : un ensemble civil, organique et rationnel, prévisible, où l'on se sent en sécurité

Les interviewés pensent qu'il existe bien un « tempérament allemand », caractérisé par :

- *Coordination, organisation, ordre.*

Trois caractéristiques sont principalement mises en avant : la rationalité ou réflexivité du conducteur, capable de « se voir » et donc de mieux « se contenir » dans son rôle social, dans sa civilité. Le rapport généralement non conflictuel avec la loi écrite, considérée comme « mûrie » dans le consensus.

- La rationalité et la réflexivité sur soi
 - *Les Allemands sont agressifs, mais calculés, « self-contrôlés (ils intègrent visibilité, chaussée mouillée, etc.), les Français sont agressifs mais impulsifs.*
 - *Les gens se « contiennent » plus que dans d'autres pays.*

- *L'Allemand s'excuse d'une erreur consciente, il cherche à communiquer qu'il est conscient du danger qu'il a induit.*

- *Les conducteurs allemands anticipent les événements de la route.*

- *Pas d'initiatives irréfléchies.*

- *Une réflexivité de l'automobiliste allemand est possible (moins en France) : se regarder agir, ou se surveiller.*

Rares sont les explications de cette propension à « se contenir », mais certaines sont néanmoins exprimées :

- *La langue allemande permet de se tenir en vigilance jusqu'à la fin de la phrase.*

Ce type d'argument, notons-le, servira tout de même à légitimer l'absence de limitation de vitesse sur autoroute :

- *La limitation de vitesse est bonne en Europe, mais pas en Allemagne où les gens savent conduire et anticiper.*

Assez rarement, une réflexivité au deuxième degré permet à quelques personnes de « relativiser » leur image de soi :

- *Les Français se font moins d'illusions que les Allemands sur leur maîtrise de la route.*

▪ **La civilité**

La loi et la civilité sont étroitement associées : ainsi de la répression de manifestations d'impolitesse, difficile à imaginer en France.

- ***La loi allemande réprime les gestes d'insultes : 900 euros d'amende pour « Du hast ein vögel in dem kopf ».***

- *En Allemagne, les gestes orduriers sont réprimés par la police (montrer l'oiseau)*

- *Il y a pas mal d'occasions de se réjouir de la politesse des autres (plus qu'en France).*

- *Il y a plus d'amabilité, moins d'occasions de conflits ; pas « toute cette nervosité » qu'on rencontre en France ou en Italie.*

- *En France, il faut affirmer son droit à la priorité, en Allemagne non, et il peut donc être plus facilement cédé.*

- *On ne laisse pas quelqu'un qui veut tourner coincé sur la file du milieu.*

- *Les Conducteurs allemands témoignent d'égards pour les piétons.*

- *Il existe des modèles de comportements de politesse non prescrite, comme freiner pour laisser passer un piéton en dehors des clous, « comme au Canada, où on tente de savoir l'intention des piétons ».*

- *En Allemagne, le vélo est considéré comme une voiture sur la file de droite, alors qu'en France non. Il n'est « pas vu ».*

- *À un endroit, les automobilistes ont remarqué que les vélos n'ont pas le temps de traverser, et attendent de bonne grâce.*

- *Les Allemands sauvent des vies à l'étranger (alors que les Portugais ne bougent pas).*

- *Les Allemands sont très réactifs aux risques et aux accidents arrivés. Ils sont secourables, organisés, réagissant rapidement aux situations.*

Civilité et compétence à la conduite sont associées dans l'image de soi d'un conducteur allemand donnant l'exemple à l'étranger :

- ***Il existe en Allemagne une règle non écrite : utiliser le moins possible les freins. En France, on ne sait pas conduire, on accélère et puis on freine.***

- *Les conducteurs français préfèrent buter sur l'obstacle plutôt que de le contourner.*

- *Au Portugal, il faut aider les gens à vous doubler en freinant soi-même : on doit rester vigilants même en roulant à droite.*

- *Les conducteurs allemands font à l'étranger des efforts supplémentaires pour compenser les risques que prennent les autres.*

Notons que réflexion et civilité peuvent s'associer dans certaines pratiques de conduite (comme face aux ralentissements fréquents dus aux travaux sur les autoroutes allemandes) :

- *Quand deux files se resserrent en une, la coutume veut qu'une voiture de la file de droite, puis alternativement de la file de gauche, prenne la priorité (principe de la fermeture-éclair).*

- *En Allemagne, pris dans un embouteillage urbain, on ne cherche pas à changer de file au dernier moment à la française, on fait peur aux gens si on le fait.*

On admet cependant qu'il peut exister des modèles de civilité supérieurs :

- ***Pour les Allemands, les Anglais sont un modèle de civilité : ils se rangent en queue derrière un bus arrêté, là ou en France et en Allemagne, il y aurait cohue.***

▪ La démocratie « réelle » de la règle

Le respect des règles est reconnu :

- *Les Allemands observent davantage les règles que les Français.*

- *En Allemagne, on respecte scrupuleusement une ligne blanche, pas en France, surtout dans le Sud.*

- *Il y a exactitude et respect des règles, là où les Anglais s'appuient sur la compétence, tandis qu'en Allemagne, chaque faute est sanctionnée.*

Mais cela est expliqué par leur lien étroit avec la civilité : la règle n'est pas là pour piéger ou tromper. Elle résulte d'une élaboration collective en vue d'une facilitation.

- *Il y a un respect scrupuleux des règles de base du code, (priorité à droite), mais les règles sont mieux aménagées (l'orange est de longue durée et permet de dépasser un carrefour sans encombre), et on suppose toujours que l'autre les connaît. À la différence de la France où il faut regarder ce que font les gens, (la véritable règle est que les gens qui sont sur la route principale passent, tandis que ceux qui arrivent d'une route secondaire stoppent spontanément).*

- *En Allemagne, les règles sont appliquées parce qu'elles sont progressivement élaborées, retravaillées, résumées, rediscutées et finalement appliquées.*

- *On voit en Grande-Bretagne une inscription « cul-de-sac », même s'il n'y a pas de cul-de-sac. C'est impensable en Allemagne où on préférerait construire un véritable cul-de-sac plutôt qu'afficher une indication fausse.*

- *On explique plus en Allemagne les raisons de limitations qu'en France.*

- *Les gens se disent les uns aux autres si on est dans son droit ou pas de faire ceci ou cela.*

La technicisation des contrôles n'est pas ressentie comme invasive, pour autant qu'elle demeure une traduction d'une volonté juste et pédagogique, dans un contexte de franchise :

Le radar est bien : il permet de connaître la vitesse correcte à cet endroit-là, par rapport à ce qui est spontané.

- *On n'est pas choqué par les infos sur les radars fixes car le but est d'empêcher les accidents, pas de renflouer les caisses de l'état en piégeant les gens. (comme en France).*

Résultat général :

- *Le conducteur allemand se sent plus en sécurité partout en Allemagne qu'ailleurs.*

1.6. Quand communauté et loi ne s'associent plus : l'irruption de l'incertitude et de l'agressivité

Il est intéressant de constater que ce tableau positif est menacé, pour les interviewés, par deux tendances concomitantes –hélas constatables aujourd'hui de plus en plus souvent - : l'individualisme grandissant et le « trop de règle ». Ces deux tendances

s'aggravent l'une l'autre, le « trop de règle » décourageant la civilité, et l'absence de civilité renforçant la propension à s'appuyer sur la règle et sur sa mécanisation. Alors, constate-t-on, est mise en danger la précieuse capacité réflexive auto observatrice des Allemands, et surgit l'occasion d'explosions irrationnelles, tenues pour causes de nombres d'accidents.

Le conformisme, déjà fortement présent dans la culture allemande (et largement constaté par nombre d'interviewés), se trouve amplifié par une tendance à tout légiférer.

- En Allemagne, il n'y a pas de décalage entre le code de la route ou les règles écrites et les coutumes. Tout est hyper réglementé, au point que l'on ne sait plus où donner de la tête, quelle signalisation appliquer. C'est spectaculaire au niveau du stationnement où il faut suivre de nouvelles indications tous les dix mètres.

- Le conformisme n'est pas respect de la loi mais bien « suivre la coutume », « faire comme tout le monde », ce qui est « participer à la puissance du groupe », « s'y sentir au chaud », agir « aveuglément », ou « en fonction du regard du voisin », plutôt que de suivre la loi, même en « pensant par soi-même. », et d'être libre (la loi comme condition de la liberté).

- Les gens conduisent de façon conforme, ennuyeuse, rigide.

- Un souci d'uniforme perfection lisse les différences est-ouest (parfois au détriment de la raison, telle la suppression du droit de tourner à droite pendant un feu rouge).

- Pour un Allemand, la règle doit être respectée même si elle n'a pas de sens, tandis qu'en France, elle est facultative, discutable, doit être interprétée, comprise, admise.

Parfois on se défausse d'un tel défaut par un stéréotype régional :

- Les Saxons ont la réputation de suivre aveuglément les règles, même dépourvues de sens.

Or d'une part, la profusion de règle entraîne une diminution de l'impression de liberté :

- En Allemagne, il n'y a presque plus de tronçons d'autoroutes sans limitation de vitesse.

- Trop de flicage et d'automatisme donne l'impression qu'il n'est plus possible de circuler librement, que la surveillance et le contrôle sont constants, permanents (cela devient agréable d'avoir un vélo pour avoir le sentiment d'échapper à toutes ces règles).

- Les Allemands ont peur que l'Etat installe des émetteurs sur les voitures (il a déjà osé le tester à l'insu des personnes privées). On a peur d'un « contrôle total » de la circulation.

- On ne peut échapper ni aux embouteillages ni aux radars.

- *D'autre part « trop de règle tue la règle » :*
- *La trop grande confiance dans le respect des règles par les autres peut conduire à être accidenté (le cas d'une jeune fille à vélo, d'un enfant qui joue sur le trottoir, etc.).*
- *Les feux rouges partout empêchent les piétons de traverser comme ils le veulent, et résultat, ils le font hors règles : il y a plus de tués.*
- *Je crois qu'en Allemagne, en bien des endroits, il y a un excès de signalisation, une concentration de panneaux qui dépassent les capacités d'attention des conducteurs.*
- *Si je roule à 50 km/h ou 55 en ville, que je dois faire attention aux piétons et à 5 ou 6 panneaux qui surgissent subitement, comment faire encore attention à la voiture devant moi qui freine brutalement ?*

Et enfin :

- *L'attachement aux règles se fait au détriment du souci des autres.*
- *Application des règles et insensibilité à l'autre vont de pair.*
- *L'obéissance aveugle aux règles a pour effet contraire une indifférence personnelle.*
- *Les conducteurs sont vus comme peu tolérants (voire inflexibles, entêtés, etc.) et s'appuient sur leur bon droit. Ils avancent parce que c'est vert, non pour assurer que chacun roule.*
- *La très grosse différence de vitesses sur les autoroutes crée du stress pour tout le monde.*
- *il y a énormément de stress en conduisant autour des grandes villes de l'Ouest.*
- *Les Français ne constituent pas ces longues files de voitures serrées à toute vitesse.*
- *Les conducteurs français conduisent tranquillement sur l'autoroute et sont moins agressifs que les Allemands.*
- *Le chaos créatif français est plus intéressant que la conduite allemande « gerade aus », tout droit.*

On peut parfaitement s'adapter à une réglementation répressive et laisser de développer un climat d'égoïsme, voire d'arrogance sociale contraire aux « valeurs » communautaires traditionnelles :

- *Les Allemands acquittent leurs amendes et continuent à rouler comme avant.*
- *Les gens deviennent cyniques : chacun à Dresde inclut 50 euros de contravention dans le budget voiture du mois.*

- *Il y a une inégalité sociale devant l'amende, et le riche peut se payer un avocat et démontrer la non fiabilité du radar.*

- *Un cycliste sera renversé sur une chaussée où il n'a « rien à faire ».*

Il y a une perte des repères de civilité : avant à Dresde on tournait avec son clignotant, ou bien on prolongeait un engagement en tournant, alors que c'est devenu non fiable. Les piétons ne se pensent plus prioritaires aux carrefours.

Enfin, excès de règles –absurdes- et individualisme acharné peuvent conduire ensemble à une implosion du « modèle culturel » et à l'apparition de comportements accidentogènes :

- *Dès que les Allemands sont contrariés, que les choses ne se passent pas comme prévu, ils cessent d'être aimables avec les autres.*

- *Les conducteurs allemands ne foncent au feu vert, pas les Français qui doivent faire attention, n'obéissant pas toujours aux règles.*

- *Contrairement à ce qui se passait auparavant, les policiers ne sanctionnent plus de petites infractions, les gens traversent hors des clous maintenant au vert.*

- *Les Allemands sont aussi incivils : ils continuent de rouler le long d'un tramway ce qui retarde l'ouverture des portes.*

- *Les Berlinoises sont très agressifs les uns envers les autres, ils font des gestes déplacés, actionnent les klaxons, tiennent des propos vulgaires.*

- *La société allemande a beaucoup changé au cours des 15/20 dernières années. Les gens sont devenus beaucoup plus individualistes. Ils sont si stressés, ils n'ont plus le temps pour les choses importantes de la vie. Les Allemands sont des gens pressés, et cela se reflète dans la circulation et dans leur façon de conduire.*

- *Comparée à l'Allemagne, la Scandinavie connaît une conduite vraiment décontractée, avec « tout leur temps ».*

- *J'ai l'impression que le pays court à sa perte en abandonnant ses valeurs de solidarité.*

1.7. L'incertitude étrangère

Il faut bien admettre cependant, que dans les entretiens, se manifeste une fréquente posture à imputer aux étrangers en Allemagne et aux pays étrangers, des tendances négatives constatées dans le pays. La sensibilité aux défaillances de la communauté culturelle semble passer par une sorte d'inquiétude quant à la fragilité et la porosité des frontières. Cette inquiétude est beaucoup moins prononcée chez les gens qui ont une grande habitude de la conduite en pays étranger. Elle est en revanche aussi présente chez les jeunes (même d'origine étrangère) que chez les personnes « âgées » et d'habitat rural, dont on attend d'avantage qu'elles répondent à ces stéréotypes.

Deux « obsessions » reviennent souvent dans les discours les plus divers :

- Les jeunes étrangers venant conduire « mal » en Allemagne, et sans assurance.
 - *On ne peut pas savoir si une voiture française est assurée ou non, alors que les voitures allemandes sont tenues de l'afficher.*
 - *Les jeunes Français roulent sans assurance, et très vite.*
 - *Les Français viennent profiter de ce que les amendes sont faibles en Allemagne.*
 - *Les Transfrontaliers ne respectent pas les règles du pays où ils vont.*
 - *Les villes proches de la frontière deviennent moins sûres. On y signale des vols, des comportements de jeunes... etc.*
 - **Il ne faut pas se garer à côté d'une voiture française.**
 - *En France, on a peur pour ses affaires personnelles qu'il faut toujours cadenasser.*
- Les camionneurs des pays de l'Est « traversant » le pays en processions continues.
 - *Tout le monde traverse l'Allemagne... Sur l'autoroute il y a des taxes pour les camions qui cassent la chaussée.*
 - *Les camions roulent seulement à droite, mais ça casse la route.*

À l'Est, il y a beaucoup de discours sur les « camions étrangers » en mauvais état, et qu'il faudrait contrôler. Cette inquiétude s'inscrit dans une inquiétude plus générale pour ce qui vient des pays de l'Est, ou d'ailleurs, ce qui traverse les frontières, et « traverse l'Allemagne parce qu'ils ne paient pas de taxes », alors que la quantité d'espace dont les peuples disposent n'est pas la même.

1.8. Les autres modèles culturels : désordre, irresponsabilité, incivilité

Les discours sur la conduite à l'étranger concernent surtout le voisin français, qui ne catalyse pas seulement tous les défauts attribués à la conduite « méridionale », mais représente aussi un modèle positif différent, avec lequel on est en désaccord.

Ainsi du propos fréquemment tenu sur les ronds-points, dont on craint qu'ils ne soient importés en Allemagne.

Les situations créées par les ronds-points « à la française » (ceux que nous appelons encore parfois « ronds-points anglais ») symbolisent pour beaucoup d'interviewés le chaos de l'absence de règle, en l'occurrence de définition de la non priorité.

- *Aux yeux d'un Allemand, la circulation en France est un chaos, des petites rues aux ronds-points.*
- *Les ronds-points à la française effraient les Allemands.*

- *Les ronds-points à la française donnent une impression fallacieuse que chacun a la priorité.*

- *On n'aime pas les ronds-points (ils prennent de l'emprise au sol, ils ralentissent la circulation).*

Il est à remarquer qu'il existe néanmoins de chauds partisans de ces fameux ronds-points :

J'aime bien les ronds-points, que j'ai d'abord rencontrés en France, car ils rendent la circulation plus fluide. Le seul problème est que les Allemands ne savent pas s'en servir.

- *L'importation de ronds-points à la française est bonne, car elle « décrispe les carrefours ».*

Le brouillage des responsabilités personnelles est ce qui déroute le plus le conducteur allemand à l'étranger :

- *Je n'aimerais par exemple pas avoir à conduire à Paris, ni à Strasbourg. La circulation y est tout simplement moins bien organisée qu'en Allemagne, et les automobilistes roulent simplement comme ils le peuvent, là où ils trouvent de la place, ils se faufilent.*

- *En France, tout est un peu en désordre, il n'y a pas de respect de la règle, les accidents surviennent quand les gens se doublent.*

- ***Les Français ne mettent pas leurs clignotants sur les ronds-points ce qui est très perturbant.***

- *À Paris, le conducteur allemand est horrifié par les incessants changements intempestifs de voies (surtout sur le périphérique).*

- *En France, personne ne se soucie des enfants, et tout le monde traverse la route, même si le feu est rouge pour les piétons. Du coup, je traverse aussi au rouge lorsque je suis en France.*

- *Le principe de la fermeture-éclair est ignoré en France.*

Enfin, on rencontre partout des formes d'incivilité manifeste, pour lesquelles les interviewés trouvent des formules ironiques fortes :

- *En France, les passages piétons sont des possibilités offertes aux piétons de se suicider.*

- ***Le piéton doit en France se dépêcher de traverser, sans quoi il encourt la colère de l'automobiliste.***

- *Les Français ne s'arrêtent pas automatiquement aux passages piétons comme les Allemands.*

- *En France, on cherche plus à éviter qu'à réduire sa vitesse (éclabousser les piétons, un automobiliste qui cherche son chemin, etc.)*
- *En France, on agrandit l'espace pour se garer.*
- *Les Français ne sont pas soigneux, ils se garent n'importe où.*
- *En France, il ne faut pas serrer son frein à main, pour éviter d'être abîmé par celui qui vous pousse.*
- *Les Français se garent sur les trottoirs même si les enfants ne peuvent plus passer.*
- *Je me dis qu'un Français qui va à contresens d'un sens interdit doit être habitué de ce comportement.*
- *À Strasbourg, on peut voir les automobilistes emprunter un sens interdit ce qui est impensable en Allemagne.*
- *Les Allemands âgés n'ont plus le goût d'aller en Italie à cause de la conduite exubérante.*
- *Les Français ne font pas attention aux autres.*

1.9. Ce qui ne va pas en Allemagne, et qui est bien dans les autres pays

Bien que peu développé, ce thème révèle cependant une capacité – surtout partagée par les conducteurs conduisant beaucoup à l'étranger, et pas seulement comme touristes - à s'interroger sur l'ensemble des problèmes de la route, sans la focaliser sur des stéréotypes moralistes.

- *Toute discussion sur l'urbanisme se centre très vite sur la question de la fluidité du trafic.*
- *En Allemagne, les voies sont plus étroites, comme en Suisse, ce qui augmente le sentiment de danger.*
- *Les routes sont en travaux permanents*
- *Les injonctions de limite de vitesse seraient plus « réalistes » en France (selon un jeune Allemand vivant en France et de mère française).*
- *Les autoroutes françaises sont en meilleur état et plus confortables; on y conduit de façon plus décontractée.*
- *Sur les autoroutes françaises, il y a moins de camions, c'est plus agréable, et la vitesse est moindre.*

On éprouve le sentiment qu'en général les interviewés hésitent à « conscientiser » de façon objective le problème principal de l'Allemagne en la matière, qui n'est pas tant un problème de comportement qu'une question pratique d'encombrement. Or, paradoxalement, nous sommes avertis que l'un des facteurs limitant les accidents dans tous les pays d'Europe (y compris en Grande-Bretagne) est précisément l'encombrement très important qui empêche la vitesse et exige la vigilance.

Comme l'a constaté récemment Claude Got, le contexte de données accidentologiques concernant l'Allemagne fait apparaître, depuis trois ans, une relative persistance de résultats assez peu brillants sur autoroutes, en comparaison notamment de la rapide chute des accidents mortels sur les autoroutes françaises (essentiellement autour de l'installation des emplacements affichés de radars automatiques).

Il est du même coup apparu que c'était bien l'encombrement limitant *de facto* la vitesse qui était le principal facteur de limitation des accidents sur autoroute en Allemagne, et non la vertu particulière des conducteurs allemands, notamment sur les tronçons sans limitation obligatoire (mais qui peuvent être tout aussi encombrés !). Ces faits peuvent peut-être contribuer à remettre en question l'un des adages les mieux partagés parmi les conducteurs allemands de notre échantillon : à savoir celui du comportement sans risques excessifs de « l'homme d'affaire pressé, agressif mais contrôlé ».

En revanche, l'expression claire et consciente de ces questions d'infrastructure présente un autre danger : celui de laisser transparaître la notion ambiguë et douloureuse « d'espace territorial », et ses connotations en termes de méfiance des « étrangers qui le traversent ». À moins que le problème, bien réel, ne soit davantage pris en compte dans une logique européenne, puisque, après tout, le fait que l'Allemagne constitue le premier grand réseau d'accès à l'Europe occidentale concerne tous les membres de l'union européenne. Ce traitement « raisonnable » d'une question qui dépasse l'Allemagne me semble en rapport direct avec celle de l'enquête :

Le montage imaginaire d'une sorte de « super conducteur » autoréflexif et parfaitement solidaire de ses concitoyens peut en effet apparaître comme une compensation, un mode de refoulement assez inadéquat des vraies questions.

En bref, on peut soulever à propos du modèle culturel allemand actuel, les mêmes interrogations qu'à propos des trois autres modèles de notre étude : si leur logique est une logique de comparaison, comment peut-elle évoluer vers une complémentarité, plutôt que vers une "refermeture" ?

2. RAPPORT SUR L'ITALIE

La difficile résistance du modèle de la « civilité » routière.

(Rédigé par Denis Duclos. Entretiens et Notes d'entretiens par Cesare Piccolo)

- "*Our sens of form and function is tragically off*",

(Ian Fisher, correspondant d'une agence de presse à Rome à racontant comment il a essayé de monter un GPS sur sa Vespa.)

« C'est le genre de chose que seuls les étrangers essaient de faire. Ils pensent qu'il y a des réponses dans la vie, et que l'électronique peut les aider à les trouver. Ils pensent que Rome peut être "*naviguée avec efficacité*". Ils oublient qu'en scooter, on prend les sens interdits. Ils ne comprennent donc rien à l'Italie. »⁶

(Commentaire de C. Piccolo)

Une étude Italienne⁷ distingue quatre profils de conducteurs, selon la fréquence de l'usage et le rapport qu'ils entretiennent avec la voiture.

« - I '**travellers**' : capofamiglia che effettuano lunghi spostamenti e che, grazie al loro ruolo guida rilassato e diligente. (Les voyageurs : des chefs de familles qui effectuent de longs déplacements, ceci grâce à leur conduite rapide mais détendue).

- i '**heavy users**' per lavoro 'vivono in auto o nei tir. In questo caso, però, l'elevato grado di confidenza nel mezzo, l'esperienza accumulata e la rilevanza del fattore tempo nel loro lavoro frequentemente li spingono a violare i limiti di velocità. (Les « grands utilisateurs ». Pour le travail, ils vivent dans leur voiture ou leur poids lourd. Dans ce cas, cependant, le degré élevé de confiance dans le moyen, l'expérience accumulée et l'importance du facteur temps pour leur travail les poussent fréquemment à enfreindre les limites de vitesse).

- i '**frequent movers**' utilizzano i mezzi privati per tutti gli spostamenti. Spesso non sono soli, ma ciò non li frena dal commettere a volte le infrazioni più comuni e a mostrare poca attenzione e un atteggiamento di guida intollerante nei confronti del traffico. (Les « bougeurs fréquents » utilisent les véhicules privés pour tous les déplacements. Ils sont rarement seuls, mais cela ne les empêche pas de commettre à répétition les infractions les plus communes, de manifester peu de vigilance, et d'adopter un style de conduite intolérant dans le trafic).

- Infine ci sono i '**road runners**', quelli che, a bordo di macchine sportive o su moto di grossa cilindrata, ostentano la loro guida aggressiva immedesimandosi con personaggi famosi dello sport e dello spettacolo. » (Enfin, les « coureurs de route », lesquels, aux commandes d'une voiture sportive ou d'une moto de grosse cylindrée, arborent une conduite agressive calquée sur des personnages fameux du sport ou du spectacle).

6

7

Deux remarques à propos de cette étude : 1. le fait d'utiliser des expressions anglaises pour construire des catégories de comportements est significatif. Les auteurs choisissent, peut-être pour des raisons de crédibilité internationale, d'occulter toute spécificité réellement italienne des modes de conduite et d'usage.

- En appliquant cette catégorisation formelle (qui évoque bien davantage le modèle culturel allemand, surtout pour les « heavy users ») avec nos résultats sur le vif, nous sommes frappés par sa relative pauvreté, si on la compare avec les groupes qui feraient réellement « sens » pour les Italiens.

Prenons l'exemple du stéréotype du « Fangio » appliqué aux Italiens en général : il est effectivement repris par les personnes interrogées, mais toujours comme extérieur à leur propre comportement, comme s'ils endossaient une image conventionnelle européenne qui les ne concerne pas vraiment. Au contraire, les stéréotypes « utiles », dont les gens se servent pour définir leurs rapports, ont bien davantage affaire avec l'engagement citoyen des conducteurs, celui-ci reflétant à son tour une certaine position dans un débat interne au pays, débat sur les rôles comparés de la réglementation nationale et des compétences sociales des conducteurs dans la sécurité routière. C'est seulement à travers les choix posés dans ce débat que les différents personnages évoqués ci-dessus s'animent vraiment.

Selon l'approche théorique développée dans notre étude, l'Italie représente le choix fait – dans la conversation culturelle occidentale centrée sur « *the rule of law* » – pour une position *survalorisant la règle implicite et communautaire* par rapport à la législation nationale écrite.

Comme – malgré les grands efforts réalisés en ce sens depuis deux siècles – la communauté nationale italienne n'est pas une entité beaucoup plus consistante que les communautés régionales et « citadines » qui la composent, on peut en effet s'attendre à ce que la Loi nationale (le code de la route en l'occurrence) s'y trouve sous valorisée en faveur de cultures de régions et de villes.

Nous verrons que le modèle fonctionne au-delà de toute espérance : pratiquement chaque Interviewé ne se situe pas principalement en référence à une manière « italienne » de conduire, mais bien plutôt à une manière milanaise, romaine, ou napolitaine. Il existe aussi une forte opposition Nord-Sud, très attendue. C'est à ces divers styles que fait face la réglementation nationale, ainsi placée dans une position de faiblesse relative, devant toujours réaffirmer une autorité contestée.

Dans la mesure où des interrogations récurrentes sur les fondements théoriques utilisés ici dans l'interprétation des stéréotypes efficients culturellement pourraient biaiser la lecture des résultats et les invalider, il n'est pas inutile de consacrer quelques lignes à rappeler le contexte historique où ils s'inscrivent.

La source historique de l'option « citadine » du modèle culturel italien paraît évidente : l'Italie est le pays des cités familiales, depuis l'Empire romain (dont certaines routes – ou autoroutes – ont encore leurs noms « de familles » -Appia, Cassia, Aurelia, etc !). Ce sont les cités qui ont réussi à survivre aux périodes médiévales obscures, à fonder la Renaissance de la civilisation, à centrer jusqu'à aujourd'hui la vie économique et culturelle la plus dynamique, etc. Dire que le modèle citoyen (urbain, dans son sens le

plus fort) a été dépassé par les constructions nationales du XIX^e siècle qui l'ont certes « enveloppé », serait abusif.

Maintenant, on peut se demander pourquoi, - les cités étant généralement à l'origine des législations depuis l'Antiquité romano hellénique et le droit romain ayant servi de base à tout le droit occidental depuis les réformes grégoriennes, la conversation culturelle européenne aurait dévolu à l'Italie le rôle de défendre le communautaire plutôt que le légal.

Nous sommes contraints de recourir ici à une « dynamisation » historique de la théorie en soutenant ceci :

Le centrage européen sur la Loi (le Droit) n'a pas eu lieu à partir de tous les Etats-Nations mais essentiellement à partir de la Grande-Bretagne, et notamment dès le début de la « post-modernité » industrielle du troisième quart du XIX^e siècle. On peut –aussi brièvement que possible pour ne pas nous éloigner de notre sujet « automobile »- ainsi résumer l'affaire :

La post-modernité –qui ne doit pas grand-chose aux penseurs tardifs comme Jean-François Lyotard, mais à la définition précise donnée par l'historien Arnold Toynbee : l'industrialisation du capitalisme à la fin du XIX^e siècle - consiste essentiellement dans la mobilisation générale d'une société entière dans la compétition économique internationale. Dans les conditions culturelles de la Grande-Bretagne élaborées longtemps auparavant depuis la grande Charte -, cette mobilisation ne pouvait passer par un autoritarisme centralisateur, une tutelle militaire, lesquels, même au plus fort de l'impérialisme, demeureront des accessoires de l'économie, et non l'inverse.

Le Royaume-Uni sera donc le premier pays européen (en fait le second après la Hollande, d'où il tirera ses progrès politiques) à proposer une mobilisation globale autour d'un principe régulateur modernisé : la loi comme condition fondamentale du marché.

C'est ainsi, en fonction de cette proposition britannique – rapidement étendue au monde anglo-américain - que le reste de l'Europe devra se décider, placée devant un dilemme dont les pays membres ne maîtrisent pas les termes : société nationale – puis internationale - réglée par la Loi ou communauté régie par des traditions locales ?

En quelque sorte, la culture italienne a été acculée à « prendre sur elle » le second terme d'une alternative qu'elle n'avait pas choisie la première...

Maintenant, pourquoi l'Italie, plutôt que la France ou l'Allemagne (pour ne prendre que les grands voisins immédiats) ? Parce que ces dernières – comme il se voit clairement aux avatars de la construction européenne - se sont trouvées dans des situations de mobilisation sociétale plus proches de la Grande-Bretagne, tout en ayant choisi des régulateurs composites – entre Etat et économie.

On pourrait aussi directement traduire en termes géographiques le fait que l'Italie – la plus éloignée physiquement de la Grande-Bretagne - ait opté pour la position culturelle la plus antagonique dans la même discussion sur le rôle organisateur de la Loi. Ce ne serait guère étonnant, puisque les proximités culturelles sont évidemment fonctions de

flux d'échanges divers qui peuvent être ralentis ou raréfiés (sauf exception notable) par la distance ou les obstacles géographiques.

Nous nous contenterons ici de ces quelques pistes de recherches causales, pour justifier notre mise en scène. Elles nous permettent de soutenir deux postulats plus précis :

- L'Italie est une société où la capacité citadine à mobiliser les citoyens doit être constamment *défendue, et démontrée* face à la proposition « britannique » (mais aussi allemande et en un certain sens française) d'une force autonome de la loi, en rupture avec les communautés. C'est donc surtout dans les registres psychologiquement défensifs qu'il faut s'attendre à trouver les discours « citadinistes », à savoir : la dénégation, la minorisation, la fausse reconnaissance, l'humour, etc.

- Comme l'initiative de toute la conversation européenne centrée sur la Loi et due à un pays extérieur (la Grande-Bretagne, en l'occurrence), est depuis des décennies en position de force internationale, la position italienne – la plus opposée - n'est pas seulement défensive : elle est aussi contestée à l'intérieur, en état de mise en cause interne permanente. Ce qui donne à la conversation entre cités italiennes une allure d'Europe en réduction ! Une linéarité Nord-Sud (que souligne la géographie du pays) se propose « naturellement » pour soutenir le discours d'un passage, d'une transition entre valeurs anciennes –surtout préservées au Sud, dans une espèce de sanctuaire original (d'ailleurs jamais comparé à des cultures plus au sud –sauf exception), et un Nord Turino-Milanais, servant de sas, de relais comparatif avec les nations déjà « converties » à la rigueur supposée nordique.

De ce fait, comme on va plutôt encore du chômage sudiste au travail nordiste⁸ et de la non règle à la règle (qui permet, suppose-t-on, travail et richesse), il se crée un consensus sur l'unilatéralité elle-même du stéréotype : le Napolitain, sorte d'heureux sauvage rousseauiste, ne se soucie pas de vitesse et franchit allègrement – mais sans risque - les feux rouges, tandis que le malheureux Milanais, tout à son dur labeur et soucieux de préserver l'argent justement accumulé, se plaint des radars qui freinent son ardeur, et des amendes qui la grignotent. C'est d'ailleurs le malheureux Milanais, qui, se souvenant de ses ascendants Napolitains venus travailler dans le Nord, renvoie l'auditeur sur le mythe du bonheur napolitain... Inversement, le Napolitain « ne sait pas » ce qu'il attend dans les brumes du nord, sauf qu'il s'agit d'ordre, de travail et d'argent. Quant aux Romains, situés entre les deux extrêmes, ils ressemblent un peu aux Français de l'Europe, à savoir qu'ils occupent une inconfortable position intermédiaire tendant - pour exister soi-même autrement que comme simples auditeurs passifs d'une controverse - à nier les valeurs opposées qui n'en feraient qu'un endroit de passage : ils ne reconnaissent donc plus aucune règle, *ni* celles du travail ordonné nordique, *ni* celles de la communauté locale sudiste.

Bref, encore une fois, les stéréotypes culturels fonctionnent « tout seuls » dans une correspondance logique réciproque quasi-magique. Ils défendent, de fait, une diversité culturelle interne au territoire national.

Notons que cette position « italienne » de la pluralité interne n'est pas isolée dans le Monde : aujourd'hui, l'Europe elle-même doit constamment défendre sa propre « diversité » interne contre les tenants d'une « intégration » à l'américaine, dont la

⁸ En droite ligne de la « théorie des climats », supposée influencer sur les caractères nationaux, et notamment tardivement attribuée à Montesquieu..

fascination soutient des argumentations contestables. (que Kellogg's se plaigne par exemple de ne pas pouvoir vendre ses céréales dans un contexte légal identique pour 25 pays européens, ne signifie pas que cette difficulté soit symétrique : au contraire, en freinant la capacité « d'invasion » du compétiteur étranger le plus massif, le « petit » pays européen peut se garantir –un peu comme une PME- dans l'autre sens, le maintien d'une autonomie dans la capacité d'exportation.) Cette analogie n'est pas fortuite : la diversité des cités italiennes peut être un atout pour entretenir des formes de civilité (civiltà) qui disparaîtraient dans l'application d'un modèle uniforme. L'analogie a cependant des limites, car si la thèse économique de la diversité face à l'intégration peut être rationnellement argumentée, il n'en va pas de même de la défense des traditions locales face au « bulldozer » des grandes législations transversales.

Nous vérifions ce phénomène dans nos interviews : rares sont ceux qui peuvent défendre et valoriser consciemment la disparité des « mœurs de conduite » entre les grandes villes italiennes comme un trait culturel positif, parfaitement fondé, et appelé à autant d'avenir que la « rule of law ».

Si l'Italie est incontestablement – dans notre aire géographique - la terre de la résistance « sacrée » des façons d'être ensemble à la fois localement et historiquement, face à l'individualisme presque désincarné des propositions anglo-américaines, reprises par les échos français et allemands, elle ne l'est qu'au prix d'une « mauvaise conscience », d'hésitations, de refoulements, de paradoxes et de diversions en tout genre, dont, parfois un mode d'affirmation trop péremptoire pour être sincère. En un sens, cette résistance n'en est que plus méritoire.

Les chiffres mêmes semblent condamner cette culture et renforcer la légitimité de mesures étatiques modernes « contrôle-sanction » :

- La circulation sur la rocade de Naples est l'une des plus meurtrières du pays.

- Depuis l'application du nouveau code de la route (instaurant un permis à points), les morts hors agglomération auraient diminué très sensiblement (-10% en 2003, selon Istat, - 10% en 2004 selon la Police nationale et les Carabiniers, soit 3735 victimes, dont 558 sur autoroute)⁹. À cette baisse correspondrait, par exemple, une diminution des infractions relatives au port du casque et aux ceintures de sécurité (respectivement – 55% et 29,7%, malgré une augmentation des contrôles de 7%).

Mais les associations d'automobilistes contestent ces données. Par ailleurs, pour autant qu'elles soient fiables, les données globales de l'accidentologie italienne démontreraient un meilleur niveau qu'en France, à population à peu près égale, mais à densité de trafic bien supérieur¹⁰.

Se pose donc, plus encore que pour l'Allemagne et de façon analogue à la situation britannique, la question du rôle décisif de l'encombrement dans la diminution de la

⁹ Chiffres cités dans La Repubblica ,24 janvier 2005

<http://www.repubblica.it/2005/a/sezioni/cronaca/cortepatente/cortepatente/cortepatente.html>

¹⁰ La moyenne nationale est d'une voiture pour 1.72 personnes ! En 2002 la région qui arrive en tête est le Latium (région de Rome) avec 1/1.52 Rome a le plus haut taux de voitures par habitant : 1/1.37 (à l'inverse de Paris). Source: Annuario Statistico, A.C.I. - Statistiche automobilistiche

vitesse, la nécessité de la vigilance, et, en fin de compte, des chiffres d'accidentologie assez honorables. Or ceci a un rapport avec la culture de conduite « italienne », notamment celle du Sud, laquelle, si elle s'avère plus dangereuse sur axes dégagés, est peut-être bien plus à l'aise dans les situations encombrées et au ralenti...

On pourrait proposer à ce propos une hypothèse formulée en ces termes :

- La culture italienne de conduite serait plus dangereuse que les autres cultures européennes étudiées en contexte de grande vitesse, et moins dangereuse qu'elles en contextes de conduite urbaine.

Il ne s'agit évidemment pas ici de la vérifier, mais de la soumettre à des recherches quantitatives pour vérification. Nous ne la proposons ici que pour souligner la consistance spécifique d'une telle culture. C'est en effet cette résistance citadine (surtout « sudiste ») à la problématique de la « Loi pour tous » que nous aurons essentiellement à décrypter dans les entretiens italiens, tout en déchiffrant notre propre propension – peut-être créée par le modèle même d'une conversation interculturelle guidée par la proposition post-moderne d'une régulation techno juridique généralisée - à vouloir que l'Italie « rentre dans le rang ».

La culture italienne de la conduite : un discours collectif de résistance à la norme « extérieure ».

Encore davantage qu'en Allemagne, il est possible de retrouver facilement – sous les différences individuelles assez faibles - un discours commun très structuré, qui fait office de trame logique de presque tous les entretiens, quoi qu'il en soit des styles variés, plus ou moins « fleuri », volubile ou véhément de chaque personne.

Nous évoquerons d'abord cette trame, pour en montrer le développement « syntagmatique » logique. Nous l'utiliserons ensuite pour situer les expressions de nos interviewés.

Ce discours, nous l'avons vu, peut être condensé en une formule : c'est une contre-proposition donnée à une proposition dominante en Europe (et peut-être dans le monde) sur la valeur intrinsèque d'une loi formalisée.

Cette contre – proposition peut être « réduite » à l'énoncé minimal suivant :

- La loi n'est pas utile si elle n'est pas soutenue – ou contrebalancée - par des êtres humains « souverains juges », qui l'appliquent ou non, en l'évaluant localement et selon les circonstances.

On pourrait dire que cette sentence – qui est exprimée implicitement ou explicitement par tous les interviewés italiens - a ceci de paradoxal qu'elle est précisément homogène, et rassemble Milanais, Romains et Napolitains dans un parfait accord, formant communauté nationale !

De l'énoncé précédent découle logiquement une tranquille affirmation :

Aucun Italien ne se soumet sans réfléchir aux interdits du Code. Tout Italien transgresse le code quand c'est nécessaire.

- « Si on est quasi certain de l'impunité, le taux d'illégalité est en Italie *malheureusement* plutôt élevé en ce moment historique. Donc la différence substantielle que j'ai pu constater dans un pays comme l'Autriche, est qu'en Autriche les gens ne stationnent pas là où c'est interdit même s'ils sont sûrs de ne pas être sanctionnés, en Italie, *malheureusement* si on est sûr de ne pas être sanctionné, on gare sa voiture en stationnement interdit et on ne tient en aucune considération l'interdit ».

Mais pour qu'un tel refus puisse fonder une culture supportable, les conditions locales d'une Civiltà routière sont fort rigoureuses. Elles impliquent notamment :

- Une reconnaissance des autres conducteurs et des piétons comme êtres humains, une communication constante, une attention soutenue à leurs intentions, une grande tolérance, de la vraie courtoisie, une capacité à contenir ses passions, une compétence à l'autorégulation (dans les bouchons), etc.

Le paradoxe d'un parfait accord sur la désobéissance civile et la civilité qui la contrebalance n'est qu'apparent, car il apparaît que les êtres humains en question forment eux-mêmes des communautés de jugement pratique, lesquelles sont nettement régionales et citadines, et dont la diversité forme à son tour les polarités d'une conversation culturelle intra italienne.

Ces communautés de jugement déclinent quelques positions possibles à l'intérieur de l'énoncé premier :

- La loi n'est jamais vraiment utile, car les êtres humains sont constamment à même d'exercer leur jugement grâce à la communication informelle (Naples).

- Néanmoins, la loi déchargerait les individus de décisions trop difficiles (Milan).

- Mais comme il n'y a pas vraiment ni loi, ni jugements, alors on s'en remet au gré des circonstances (Rome).

Cependant, le caractère « dominé » du modèle italien (para-napolitain élargi) entraîne des scrupules, des conflits de conscience, des renversements inattendus d'argumentaires : les communautés de jugement pratique portent elles-mêmes les stigmates résultant de leurs propres choix dans la conversation. Ainsi :

- Le Napolitain ne peut faire jouer la communauté de significations (sans trop d'accidents) qu'à l'intérieur de Naples (intra rocade), car la rocade elle-même est l'une des plus meurtrières d'Europe.

- Le Milanais n'obéit à la loi « post-moderne » (limitations de vitesse), qu'au prix du stress associé au stéréotype du conducteur avide et pressé.

- Le Romain est obsédé d'incivilités en tout genre.

Tout concourt donc à organiser le discours de défense de la Civiltà sur le modèle de la « conscience malheureuse » : en effet, si la communication informelle entre conducteurs « juges-souverains » obtient des résultats qu'on suppose excellents (bien qu'on ne puisse le prouver), on est bien obligés d'admettre que c'est seulement en rassemblant des conditions qu'il est difficile de faire valoir au-delà d'une communauté locale bien intégrée (le modèle de cet idéal étant Naples intra-muros, dans notre étude).

Au-delà, le rassemblement des conditions de la « civiltà » devenant trop compliqué, le discours « citadiniste » doit adopter pour se soutenir une série d'inflexions.

- On idéalise de façon « forcée » le modèle citadin « pur » (hypostase du « bonheur napolitain »).

- Il n'y a qu'à Naples qu'on n'a pas du tout besoin du code de la route, car il existe un code de comportement connu et assumé par tous les Napolitains.

- On sur critique le modèle « nordique » ramené au style Milanais : l'obsession de la règle rend inhumain (procédurier, comptable, obsédé de travail : la souffrance Milanaise).

- On affirme un naturalisme fataliste (le « besoin » de tragédies mortelles).

- **L'Italien – surtout jeune - devrait libérer un besoin incoercible de parade ludique dangereuse (affrontement simulé à la mort), mais aussi de provocation (gêner, stresser, faire peur à autrui).**

- On choisit des boucs émissaires portant la faute de l'échec du modèle communautaire.

- **Le policier municipal (ignare, agressif, corrompu) incarne parfaitement l'échec du communautarisme dont il est issu.**

- Le conducteur « monstrueux » (méchant, pervers) suscite une réaction « hystérique ». Des phénomènes discursifs en apparence encore plus étranges s'établissent sur la difficulté évidente à justifier de façon simple et naturelle le modèle de la Civiltà :

- **Tel l'appel à une mise en communauté de l'ensemble national, via, par exemple le paternalisme des policiers de la route (opposé à l'attitude exécrée des policiers municipaux).**

- ou bien l'appel presque véhément à une sur technicisation des contrôles (parfaitement contradictoire avec les pratiques).

- Enfin, en désespoir de cause, on va idéaliser les modèles européens « civilisés » :

- **Rouler en Europe « apaise » le conducteur italien.**

Mais ce serait trop simple si cette « paix » enfin acquise dans la mort imaginaire des Italiens réduits –dit un interviewé- au destin d'un troupeau sacrificiel de « pecorelle » - de conducteurs moutonniers dans le style standard européen - pouvait régler tous les

problèmes. Quelque chose de vivant ne résiste-t-il pas dans le paradigme citadinite, même s'il en est réduit à la « catacombe » de l'humour noir, ou d'autres manifestations incongrues ou incompréhensibles ?

La trame logique du « discours italien » -présent en filigrane dans nos 25 entretiens de référence - ainsi déroulée, nous allons maintenant la nourrir et l'interpréter plus finement avec l'aide des notes d'enquête (et dans plusieurs cas, des citations directes), dont nous verrons qu'elles ne comportent pas d'élément vraiment étranger à ce schéma. On pourrait même dire qu'elles reflètent l'espèce d'urgence verbale caractéristique de la culture italienne, précisément en tant qu'elle se conçoit elle-même –à tort ?- comme « défense d'une cause perdue », et pourtant... nécessaire. Celle d'une « vraie courtoisie » qui implique la présence de chacun aux autres, et renvoie la régulation techno-juridique à l'état d'utopie.

2.1. L'affirmation du modèle de la Civiltà

À noter en préalable que la Civiltà locale n'est pas d'abord un principe juridique, mais une façon d'être ensemble, qui passerait plutôt par une réduction du trafic automobile au profit de transports collectifs. Voici quelques thèmes fréquents qui évoquent cet attrait pour la « vie urbaine » telle que la voiture particulière ne fait que la nourrir malgré ses défauts inhérents :

- L'administration de centre-gauche en place depuis une dizaine d'années a modernisé, étendu, et intégré les réseaux ferrés, qui sont plus efficaces et moins chers que dans le passé, en concurrençant de plus en plus la voiture, notamment dans les grandes distances et pour les échanges avec le centre-ville. De plus en plus de Napolitains préfèrent à une circulation chaotique et saturée, aux temps de parcours fort aléatoires, la fiabilité d'un service public des transports qui a récemment subi des profondes restructurations et améliorations. (Note de C.P.)

- Il y a une sorte de reconnaissance, gratitude vis-à-vis de la puissance publique qui fait enfin quelque chose...

- Le Napolitain est très fier du métro de Naples.

- Utiliser les transports en commun est un indice de civiltà, et plus les transports en commun sont efficaces, plus un pays sera civilisé.

L'automobile n'est donc pas en soi le lieu de la « civiltà », mais elle n'y échappe pas, parce qu'en conduisant, les citadins manifestent leurs vertus de citoyens, doués de raison, de jugement, de capacités de pilotage éprouvées par la densité et la complexité du trafic. C'est pourquoi les entretiens nous parlent des gens et de leurs habiletés sociales, bien plus que des voitures.

2.1.1. La loi n'est pas utile si elle n'est pas soutenue –ou contrebalancée- par des êtres humains « souverains juges », qui l'appliquent ou non, en l'évaluant selon les circonstances.

- Assez rapidement, parmi les premiers Italiens interviewés (et surtout napolitains) l'enquêteur remarque que ceux qui affirment vouloir respecter le code de la route ne disent jamais : « je respecte le code de la route », mais que tous s'y prennent de façon oblique : ils « essaient de respecter » le code de la route. (C'est moins vrai pour les Milanais).

- Les Italiens se réservent le droit d'évaluer lieu par lieu, situation par situation, si c'est le cas ou pas d'appliquer la règle. Appliquer la règle devient un choix raisonné, souvent suite à un accident ou quasi-accident. Respecter cette règle précise sera interprété comme une forme d'habileté spéciale du conducteur, et non pas juste comme un acte d'obéissance conformiste au code.

- Le sens commun est plus fort, et meilleur, que la loi.

- Les interviewés se sentent en fin de compte « seuls juges » et « seuls responsables » de leur traitement des interdits, des signalisations.

- à Naples, on trouve casque et ceinture inutiles en centre-ville parce qu'on y roule déjà assez lentement et en état de grande attention.

- La loi n'est donc jamais vraiment utile, car les êtres humains sont constamment à même d'exercer leur jugement grâce à la communication informelle (surtout à Naples).

- Quand la Loi se fait inévitable (comme l'instauration du permis à point), les Italiens préfèrent se représenter cela comme une « auto-régulation » :

À « *Molta gente s'è data una regolata* » (Beaucoup de gens « se sont donné une règle » ...depuis l'institution du permis à points).

2.1.1.1. Tout le monde admet que le code est juste, et à la fois tout le monde conteste la loi, non par principe, mais par visée pragmatique...

- *La loi est trop rigide, inadaptée, inapplicable, inappliquée.*

- *Je n'ai rien à redire au Code, je le trouve clair. Ce qui est difficile c'est de l'interpréter pour l'adapter aux situations.*

- *La loi est « globalement bonne... mais inadaptée localement.*

- À Naples, les Napolitains attribuent à la structure, à la géographie du centre-ville leur façon de conduire, au moins autant qu'à la mentalité. « Avec une telle typologie de route, on est obligé de conduire comme ça ! » D'un côté, les routes étroites empêcheraient d'utiliser casque et ceinture ou du moins les rendraient inutiles, de

l'autre, les détours de plusieurs kilomètres pousseraient le Napolitain à se frayer des raccourcis par les ruelles surpeuplées du centre historique. (note de C.P.)

- Pour être efficace, la loi devrait être adaptée aux lieux :
- On pourrait rendre casque et ceinture, optionnels en centre ville.
- La loi est inadaptée à l'évolution technique :
- Comment aller à 20 à l'heure alors que la voiture toute seule va déjà à 60 ?
- Les limitations de vitesse sont absurdes (désuètes, sources de problèmes, inutiles, etc.). (Tous les « Nordistes », Luisa)
- Les feux en plein jour, depuis peu en vigueur en Italie, sont inutiles.
- Les systèmes de sécurité légaux sont inefficaces : dans deux accidents dont Claudia s'être tirée à bon compte, elle estime avoir été sauvée par l'absence de casque et de ceinture.
- Le remède est parfois pire que le mal.
- La loi paraît souvent un redoublement, une copie au fond pas très utile, de codes implicites efficaces. (exemple : la loi prescrit de ne pas s'avancer sur un carrefour encombré, alors que la simple courtoisie suffit à le comprendre).
- La répression technicisée ne fonctionne pas. Les radars automatiques, qui flasheraient les voitures en excès de vitesse de 1,5 km/h, ne seraient pas en mesure de flasher une plaque à 300km/h. (Claudia)
- « Big Brother » (les caméras flashes avec procédure d'amende automatique en vigueur à Milan) est injuste et inefficace. Son effet pervers est de déresponsabiliser.
- La Loi est instable (elle évolue et se contredit).
- La loi est « perverse » : elle est faite pour piéger les gens, et donner du pouvoir aux forces de l'ordre et aux pouvoirs démagogiques vendant de la « sécurité ».
- L'Etat pousse à la faute (pour remplir ses caisses).
- Le système d'assurance est pervers : on se fait faire un accident pour « toucher ».
- La loi est injuste : elle attaque les droits des gens (interdiction de chromer sa voiture).

2.1.1.2. D'ailleurs... les pays de la loi sont aussi incivils (on écrase les piétons en Hollande et en Angleterre...)

- Les Italiens laissent la route libre par souplesse, les Anglais par respect de la loi. Les Etats-Uniens par crainte de la sanction (« don't block the box, ou bien c'est cent dollars »).

« In Olanda, in Inghilterra te mettono sotto, , si tu passi quando c'hanno diritto loro di passare, quando per le macchine è verde, te mettono sotto... qui magari te fanno passà » Però pure il pedone crea una situazione de pericolo. La macchina deve frenare, quello de dietro nun se l'aspetta che quello freni...» (Andrea)

- En tant que piéton, le comportement de respect des normes... ils risquent de te renverser en Angleterre si pour eux c'est vert ! Ils doivent y aller et c'est tout. Les piétons ne doivent absolument pas descendre sur les passages zébrés, parce que... l'Anglais ne traverse pas la route, si ce n'est pas vert pour lui. Parce qu'il sait que l'automobiliste, justement y va, quand c'est vert pour lui. » (Andrea)

- Les Italiens qui voyagent ont l'impression que le code de la route des pays « civilisés » donne le droit de tuer les contrevenants, une sorte de délégation au citoyen membre de l'état, membre du Léviathan (au sens propre) de punir le désobéissant ! !. (Claudio, Claudia, Francesca)

2.1.2. La police elle-même ne soutient pas la loi.

Peu d'Italiens interviewés critiquent la police (sauf les expatriés qui en soulignent l'inutilité et l'inefficience, alors qu'ils seraient rassurés par sa présence). Mais peu non plus disent que la Police est un pilier de la loi, un point d'appui essentiel du code de la route...

2.1.2.1. ...Elle est le plus souvent indifférente : elle n'applique pas réellement la loi (le code lui semble une catégorie inférieure de législation)

- Les « vrais » policiers arrêtent rarement les gens pour une infraction au code : ils se voient davantage comme responsables de l'ordre social (plus sérieux que celui de la circulation).

- En cas d'accident, les Carabiniers appellent la police municipale pour les relevés, n'étant pas capable de les faire eux-mêmes... (Edo)

- En Italie, les policiers sont surtout chargés de l'ordre public, et c'est surtout à ce titre qu'ils font des barrages. En revanche, il est quasiment exclu que la police interpelle quelqu'un en ville pour une simple violation du code de la route, à moins qu'il s'agisse d'un peloton spécialisé des motards ou de la police des routes. En dehors des villes avec leur police municipale, donc, les policiers sont coresponsables sur autoroute, nationale ou départementale de la circulation avec d'autres forces de police judiciaire (carabiniers, douanes...), où ils fouillent souvent les véhicules, dans le cadre de la surveillance du territoire, de la « lutte antiterroriste », etc. (note de C.P.)

- L'Etat tolère les petites infractions pour mieux obtenir une complicité dans ses abus de pouvoir. (Carlo)

2.1.2.2. Au mieux, la police est pédagogique : mais alors elle oublie, elle aussi, le côté interdit et rappelle le côté danger

- En matière de sécurité routière, les policiers font surtout de la pédagogie, et en général, en ville mais aussi au-dehors, on s'en tire plus facilement avec une leçon de morale qu'avec un PV.

- Plusieurs interviewés parlent de l'effet bénéfique, pédagogique de policiers responsables qui ont – avec un peu de paternalisme – fait œuvre de persuasion et preuve de compréhension face à une « ragazzata » une bêtise de jeunesse. Une appréciation positive qui est à l'opposé du vécu des « pirates-victimes ».

2.1.2.3. Au pire, la police est arbitraire et violente

Mais précisément, chacun des « pires » conducteurs (Pigi à Rome, Carlo à Naples ou Davide à Milan, rapporte des vécus traumatisants dans les rapports avec la police. Ils gardent des séquelles durables – on sent la rage ou l'émotion monter au cours de leur récit d'une ancienne rencontre avec les autorités. Ils seraient finalement les victimes d'un « abus de pouvoir » qui revient quasi systématiquement quand les interviewés parlent des forces de l'ordre (voir l'avis technique d'Antonio là-dessus). Il n'est cependant pas évident de comprendre le rapport de cause à effet entre le fait d'avoir subi en jeune âge une violence injustifiable de la part de la police et une vision déviante de la conduite. (note de C.P.)

2.1.3. Conséquence logique de cette critique généralisée : chacun admet que personne n'obéit sans interprétation à la loi en Italie.

2.1.3.1. Interpréter.....

- Pour les Italiens, il faut changer les normes qui les gênent. Entre-temps, on ne les respecte pas.

- Il y a des lois que nous faisons vraiment nous-mêmes. Nous les citoyens !

- Nulle part en Italie les règles du code de la route ne sont respectées, et c'est primordial... (Francesco, Sergio)

- Même dans la très tranquille Vicenza, où les gens sont sûrs de respecter le code de la route, et où la calme Luisa leur reproche d'être trop réguliers, on brûle les feux rouges, on ne met presque jamais le clignotant, on va vite dans le brouillard ; les nombreux vélos qui roulent à toute heure du jour et de la nuit prennent des risques énormes (sans feux, peu de pistes cyclables...). (note de C.P)

- Le postulat de base de la circonspection des Italiens envers la règle : celle-ci, pour être respectée, doit faire ses preuves, donc perdre quelque part son caractère de règle et être redimensionnée en conseil. (à Naples, on plaisantait naguère en disant que le feu rouge est un « conseil »).

2.1.3.2.C'est manifester fièrement sa souveraineté de citoyens.

- Ils sont créatifs, intelligents, ils ont une logique à eux... (Davide)

- Signe d'intelligence est cette capacité italienne de passer au rouge si les circonstances le permettent. (Rosa)

- Il y a la fierté d'être des bons pilotes, des gens qui savent apprécier le code de la route (dans tous les sens, y compris de comprendre quand c'est la peine ou pas de l'appliquer.).

- Les Italiens sont des bons pilotes, ils intègrent le facteur risque (Edo)

- Il existe une ferme conviction que la « justesse » ne se réduit pas à la Loi, mais à son interprétation raisonnable et adaptée aux situations. Ainsi, l'Italien est-il avant tout un bon conducteur (à l'inverse de l'Anglais, qui a quasiment supprimé cette notion pour la remplacer par celle du « safe driver »).

- Notons que l'affirmation d'être – en tant que culture - des bons conducteurs est proche de celle des Allemands, à ceci près que la compétence n'est pas ramenée à la réflexivité sur son propre rôle en société : par exemple, la « vision globale de la circulation » attribuée aux Italiens (Claudia) place d'emblée chaque conducteur dans une position transcendante, pas dans une observation de soi (comme en Allemagne) (C.P.)

2.1.3.3. Cette « désobéissance civile » spontanée et généralisée s'explique bien par une récusation de la légitimité incontestable de l'interdit.

- « Les Italiens sont un peu allergiques aux règles. » (Claudio)

- Que les ceintures soient obligatoires est quelque chose qu'on peut difficilement inculquer dans la tête des Italiens. (Francesca)

- Prenons l'exemple des panneaux sur les trains : on marque en toutes les langues « *il est interdit de se pencher au dehors* », sauf en Italien où ce n'est pas interdit, mais « *dangereux* » (pericoloso). L'Italien « indiscipliné » craint le danger mais pas l'interdit. En tout cas il distingue bien entre les deux, et ses gouvernants les savent.

- Les Italiens ont le goût de l'infraction. Il y a une blague qui dit « si tu veux être sûr qu'un Italien fasse quelque chose, dis lui que c'est interdit. Il ressentira l'impulsion de transgresser ».

- À noter : comme tous les conducteurs italiens ont, en gros, le même rapport à la loi, le comportement du « road runner », de la « tête brûlée » se distingue moins. Le

combat « jeunes fous/ contre policiers » prend un caractère théâtral, et finalement secondaire, une simple mise en scène de la jeunesse, avant de devenir adulte (le rôle « paternel » de la police correspond à cela).

- Beaucoup de très jeunes conducteurs italiens ont des comportements totalement illégaux et même irresponsables, notamment au volant des deux roues, mais le fait de subir un abus de pouvoir de la part de « policiers tout-puissants », plus âgés (quoi que de peu, mais, à cet âge c'est énorme), pourrait contribuer à cristalliser dans le temps un type de conduite qui est généralement passager et limité aux deux roues. Ces personnes vont au-delà d'un simple usage risqué ou irresponsable de la voiture – somme toute assez généralisé en Italie : – ils ont une véritable attitude de défi vis-à-vis de la police.

- Ce sont des 'je m'en fous' boys, des gens qui ne sont pas « méchants » dans la vie de tous les jours et qui ont effectivement une bonne capacité à maîtriser leur véhicule. Chacun cherche à faire preuve de son savoir « bien conduire ». Pigi a fait le pilote, mais aime bien promener sagement sa grand-mère adorée, Carlo ne se dérobe de ses responsabilités, paye de sa poche les dégâts qu'il occasionne, et admet théâtralement sa grande connerie, et pour finir Davide est un professionnel de la conduite, qui travaille comme coursier (runner). (Note de C.P.)

2.1.4. Les rigoureuses conditions locales d'une Civiltà routière.

Pour survivre et servir de base à une société de la route, cette relativisation très nette et claire du rôle de la Loi a pour contrepartie une ascèse rigoureuse dans les rapports entre conducteurs. Ce que nous appellerons la « civiltà routière » fonctionne en effet si certaines conditions précises sont respectées :

2.1.4.1. Une reconnaissance des autres conducteurs et des piétons comme êtres humains.

- Les autres ne sont pas des « voitures », mais des « gens » (on ne dit pas « la voiture est arrivée dans l'autre sens », mais « celui qui arrive dans l'autre sens »).

- Plusieurs automobilistes m'ont parlé des autres automobilistes comme d'autres personnes : la persona nell'altra macchina. (Andrea)

- Une logique de « marcheurs » (les automobilistes sont comme des gens qui marchent).

- Il y a à Naples, un plus grand respect pour les piétons par rapport à d'autres villes italiennes ou à des pays étrangers comme la France.

- Les piétons sont aussi irrespectueux du code et imprévisibles que les automobilistes. (Laura, Carlo)

- La première chose qu'on m'a appris et que le piéton a raison même quand il a tort. C'est mon souvenir de l'école de conduite. On donne priorité au fait que le piéton est un homme un être vivant, et pas à un ensemble de règles de passage. Si un

Italien trouve un piéton qui passe au rouge, il lui klaxonne, c'est sûr, mais il évite de le prendre. (Claudia)

2.1.4.2. On attend des policiers la même humanité.

- En Italie, prendre un couloir de bus pour emmener un enfant être soigné en urgence pédiatrique, n'a pas besoin d'être justifié plus que d'un signe à travers la vitre (en France, on est arrêté par « des policiers musclés et déterminés » et on doit discuter longtemps).

2.1.4.3. Une grande vigilance sur les situations

- Les Italiens ont une vision globale de la circulation » (Sasà et Edo)

- « Passer au rouge n'est pas dangereux si on fait attention, alors que cela me ferait sentir en insécurité si je passais au vert sans regarder ». (Claudia)

- « Le code napolitain : on avance, on regarde, et on passe » (Edo)

- Quand on n'est pas attentif, Il faut s'en donner les moyens comme Rosa, en 'câblant' distance de sécurité et dimensions du véhicule, pour avoir le temps de téléphoner, de se faire beau...

2.1.4.4. Une attention soutenue aux intentions d'autrui.

- À Naples, on s'attend à tout de la part des autres... et les autres le savent.

- « Les Napolitains conduisent comme ils sont, irréguliers et improvisés : ils courent s'ils sont pressés, sinon ils vont très lentement... Je regarde dans les yeux la personne qui conduit l'autre voiture, pour savoir comment je dois me comporter, s'il faut ou pas lui céder le passage... ». (Laura)

- On dit : 'jamais derrière quelqu'un qui conduit avec un chapeau' Au début je ne comprenais pas, mais en effet, on voit le mouvement du chapeau, pas celui de la tête. (?)

- « En Italie, on dit que t'es un bon conducteur pas quand tu conduis bien, mais quand t'interprètes bien ce que les autres automobilistes entendent faire »

2.1.4.5. Une communication constante

- Les appels de phares constituent un vrai langage qu'il s'agit de bien maîtriser : selon les circonstances et le type d'appel, on demande sa route, on prévient d'un danger, on « punit », etc.

- Les Italiens ne sont pas agressifs : les appels de phares sont répétés longtemps à l'avance pour obtenir une bonne information chez autrui, pas pour l'agresser, comme en France... (Edo)

- Tu allumes les phares pour punir celui qui t'a doublé. (Andrea, Milan)

- Il faudrait allumer les phares pour demander la route (c'est un code informel tellement italien, que les Italiens croient que c'est du vrai code de la route). (Edo, Rosa, Milan)

- Si une voiture est en train de dépasser, je peux lui faire des appels de phares pour lui dire « reste de ton côté » ou bien lui faire des appels de phares d'une autre façon pour lui dire « tu peux y aller, vas y ». Et lui, il comprend !

- C'est dangereux. Quant ils te voient arriver vite, les gens prennent peur, (avec tout ce qu'on leur dit, ils ont peur de mourir) et on ne sait pas comment ils peuvent réagir. Rosa (BMW noire, Milan).

- Quand tu doubles quelqu'un en allant vraiment vite, la personne ne s'en rend même pas compte. Je trouve ça nul d'allumer les phares. Je double à droite, direct. (Pigi, pirate de la route, Rome)

- En Espagne, les camionneurs te font signe quand tu peux les dépasser. Au début, tu ne comprends pas.

2.1.4.6. Une grande tolérance réciproque.

- À Rome, on tolère les *scorrettezze* des autres. (Francesca)

- Si vous vous garez sur un bateau, aucun « bon citoyen » ne toquera à votre vitre comme en Suisse.

- L'agressivité verbale est « amusante » (on ne la prend jamais au sérieux) (Sergio, Davide).

- Les automobilistes français vous culpabilisent : ils ne tolèrent pas la moindre hésitation. (Francesca)

- Les Français sont dangereux parce que intolérants à l'erreur autrui et incapables de l'anticiper.

2.1.4.7. De la vraie courtoisie.

- Partout, on distingue entre rapport aux autres et rapport à la loi. Même ceux qui se targuent de respecter la loi font cette distinction. Il y en a qui parlent d'infractions (violations du code) et de *scorrettezze* (manques de respect vis-à-vis des autres). (Claudia)

- Il ne faut pas « se tirer dessus avec les phares », ne pas chercher à « punir » l'autre avec des appels de phares. (Pigi)

- Aller très vite permet de doubler les autres sans qu'ils s'en rendent compte. (Rosa)

- Le piéton remercie l'automobiliste qui s'arrête aux passages piétons.

- En Hollande, carrément toute la queue a fait marche arrière au feu rouge pour nous laisser reculer jusqu'à la ligne blanche du feu...

- Renoncer facilement à sa priorité.

- Pas d'insultes : ça peut conduire à sortir les flingues (à Naples).

- On fait des gestes, mais on n'en vient pas aux mains (comme les Français).

- Certes l'Italie est pour les Italiens (notamment émigrés) un pays « du chaos du Sud », mais les pays de la loi (Grande-Bretagne, France) ne sont pas si bien que cela : on ne peut pas compter sur les autres automobilistes, là ou en Italie, un conducteur lancé à toute vitesse s'arrêtera pour laisser traverser une mère de famille.

2.1.4.8. Une capacité à contenir ses passions.

- Tu ne conduis pas pareil s'il y a quatre mecs dans la voiture ou si tu ramènes ta grand-mère.

- La plupart des gens sont gentils... L'important c'est ne pas perdre son calme (s'en foutre et rester zen, ne pas se laisser impressionner).

2.1.4.9. Une compétence à l'autorégulation collective

- Là où les Français sont perçus comme voulant faire valoir leur droit, les Italiens « organisent le système », un peu comme les Allemands... mais à une échelle plus réduite (Francesca)

- Les Français ne peuvent s'auto régler pour les bouchons, alors que pour les Italiens c'est spontané et vital. (Francesca)

- Le fait de s'arrêter avant un carrefour bouché alors que sa voie est bloquée pour laisser passer les autres, et ainsi dégager le carrefour, je le retrouve tel quel chez les Milanais.

- Quelqu'un sort de sa voiture et dénoue la pelote.

2.1.4.10. Une compétence à adapter la règle aux situations.

- Pas de dictature de la priorité à droite (Francesca)

- Quand on enfreint des règles en France, on le fait plus dangereusement qu'en Italie.

- Il y a une façon de commettre les infractions. Tous les Italiens qui en commettent délibérément le disent.

2.1.5. Le modèle de la loi « interprétée », est cependant vécu comme polarisé géopolitiquement :

2.1.5.1. La tripartition de l'Italie du Nord au Sud

L'Italie serait comme une Europe en réduction, où s'opposeraient des choix logiques dans la conversation culturelle. Ainsi, dans l'imaginaire des interviewés, la résistance au modèle de la Loi augmente-t-il avec l'éloignement vers le Sud :

- Plus on descend vers le Sud (du monde) plus le sentiment d'omnipotence du conducteur augmente et « plus augmente le taux de ceux qui ne respectent pas le code ». (Giampiero)

- Et inversement, vu du Sud, l'éloignement vers le Nord signifie plus de loi : « On m'a dit qu'à Milan on respecte les feux rouges ». (Rita)

2.1.5.2. Naples, paradigme de la conduite « citadine »

Au fond, Naples apparaît comme le cœur même de la culture de résistance italienne : elle apparaît comme le paradigme même de la conduite citadine « pure », indépendante de la loi nationale.

- Les Napolitains sont généralement plutôt pragmatiques, ne se posant pas la question de la règle, voire en confondant la méfiance vis-à-vis de la règle avec celle de l'Etat. Au Nord, on est aussi pragmatiques, mais pas envers la circulation en général et plutôt envers la règle elle-même, qui est généralement acceptée comme légitime, mais évaluée selon les circonstances. (C.P.)

- Les Napolitains violeraient davantage les règles de priorité, les Nordistes celle de vitesse...

- Le déni de priorité est vu à Milan comme un manque de respect, à Rome comme une incapacité, une ignorance de l'autre conducteur, à Naples comme quelque chose de tout à fait normal.

- À Naples, la signalisation est un pur décor urbain.

- «Ce n'est pas la loi qui donne des résultats, au mieux ce sont mes propres capacités. » (Gianni)

- Pratiquement tous ceux qui connaissent Naples reconnaissent qu'il y a des règles, de règles différentes par rapport au code et au reste du monde, mais de règles quand même.

Moins d'accidents à Naples qu'ailleurs ? (quand on ne peut pas y aller vite, oui !).

- Naples est une des grandes villes d'Italie où il y a le moins d'accidents. Proportionnellement moins qu'à Milan et énormément moins qu'à Rome, selon l'Institut national de statistiques et l'Automobile Club. Même sans connaître les chiffres, les Napolitains ont clairement le sentiment qu'il n'y a quasiment pas d'accidents, en tout cas pas d'accidents graves en ville. Ils en attribuent le mérite aux exceptionnelles qualités de pilote de leurs concitoyens (Gianni) – On conduit incomparablement mieux qu'au Nord, aussi parce que « si tu es empoté à Naples, tu finis sous les pneus... », mais aussi (Laura, Sasà) à la particularité du réseau routier Napolitain (longues routes sans intersections, bouchons, ruelles...) qui empêcherait une vitesse excessive, et laisserait donc toujours le temps de freiner. Cette deuxième interprétation est peut être plus proche de la réalité, parce que, si Naples est effectivement une des villes les moins accidentogènes d'Italie, sa rocade est la route la plus dangereuse de toute la Péninsule, et pourtant ce sont exactement les mêmes conducteurs ! (Note de C.P.)

- Naples est une ville à identité forte, et ça se voit aussi dans la façon très particulière de conduire dans cette ville. « Nous conduisons tels que nous sommes » est une phrase récurrente dans beaucoup d'entretiens, mais la conduite spéciale des Napolitains est quelque chose qui va au-delà du reflet de leur identité. Elle en est une des constituantes fondamentales, un des repères identitaires. La conduite des Napolitains n'est pas seulement une manifestation mais un élément de la « napolétanité ». « Nous n'apprenons pas à conduire. Conduire fait partie de notre façon d'être, et nous vivons d'une manière particulière » C'est à se demander si Naples sera encore Naples, le jour où on y conduira en suivant scrupuleusement le Code, tout le code, rien que le code. (Note de C. P.)

À noter que derrière cette spécificité, il existe aussi une « conscience historique blessée » :

- « Toute cette confiance dans les institutions ici n'existe pas. C'est « débrouille-toi ». (Gianni, Sasa)

- L'Etat est là pour demander des impôts et envoyer la gendarmerie, mais n'offre quasiment pas de services publics – et d'emploi – en échange.

- À Naples, la confiance dans l'Etat et les autres conducteurs avoisine le zéro, cela pousse à la débrouillardise, à l'auto organisation, et même à un plus grand respect réciproque, que ce soit par courtoisie, ou bien par peur des réactions de l'autre. Ce n'est pas nécessairement du fair-play, en tout cas, on se plaint des absurdités accomplies par les autres automobilistes, mais pas de gestes agressifs, comme au Nord.

- Historiquement, la méfiance des Napolitains vis-à-vis de l'Etat et des règles en général, s'explique par une claire conscience que ni l'un ni les autres n'étaient là pour les servir, mêle les réminiscences d'une annexion au reste du pays violente et assez récente (moins 150 ans), d'ancestrales jacqueries et de sanguinaires répressions, une pauvreté extrême valorisant outre mesure la débrouillardise et l'art de s'en sortir... (Note de C. P.)

2.1.5.3. La loi décharge tout de même les individus de jugements impossibles, et facilite la civilité (Milan)

- Face à ce modèle napolitain sans compromis, l'argumentation Milanaise paraît au contraire marqué par une certaine défense du rôle de la loi, et donc par une dose de rigidité...

- Le Milanais se fie un peu plus à la signalisation, et s'il a le vert, il ne ralentit pas.

- Le Milanais typique respecte plutôt les feux rouges.

- Il est juste qu'il y ait des règles parce que l'homme n'est pas en mesure de se réglementer tout seul, étant donné sa grande ignorance... Mais les lois sont générales, donc des fois, elles sont bien, d'autres pas. Mais il est juste d'avoir un code de la route, même si parfois il est des situations où il n'est absolument pas respecté. (un Milanais)

- Le rapport aux règles n'est qu'un rapport aux autres : mépriser les règles, c'est se « ficher » des autres. C'est aussi une question de savoir vivre avec les autres (« convivenza civile »). (Edo)

- Le code de la route est fondamentalement légitime en tant qu'il traduit le respect des conducteurs les uns pour les autres, et envers l'Etat et ses fonctionnaires. (Edo)

2.1.5.4. Mais il n'y a vraiment ni loi, ni jugement, on s'en remet donc au gré des circonstances. (Rome)

Dans l'espèce d'échanges d'arguments qui prend ainsi une dimension spatiale, les Romains vont tendre à répondre à l'argument milanais d'une loi comme rapport aux autres, et à l'argument napolitain du rapport aux autres remplaçant la loi, que ni loi ni rapports n'existent vraiment. Une position un peu désabusée et cynique...

- Au Centre, Rome, ville où « on roule aussi vite qu'au Nord, et on respecte la priorité aussi peu qu'au Sud » (Francesco P), et où « il n'y a vraiment aucune règle qui tienne » (Antonio). Manque de règles partagées, frénésie des grandes capitales, Rome serait la ville italienne avec le plus grand nombre de morts et de blessés sur la route. Elle occupe un peu la place de la France entre Nord et Sud dans notre schéma théorique. (note de C.P.)

- La loi est tout bonnement inappliquée. (un Romain)

- Plusieurs intervenants concordent sur le fait que Rome n'a pas de règles fiables. (Antonio par-dessus tous, mais aussi entre ceux qui disent qu'il y a des règles). Mais surtout, à Rome chacun fournit son interprétation, souvent contradictoire avec celle des autres.

À Rome, on roule très vite. On y trouve un comportement « mixte » entre moins respecter les règles comme au sud, tout en allant plus vite qu'au Sud. *C'est un cocktail meurtrier.*

- Les infractions très dangereuses (distance de sécurité, grand excès de vitesse, dépassements hasardés), réputées courantes et presque jamais sanctionnés, sont dans les faits relativement peu sanctionnées par les forces de l'ordre.

- Les sanctions sont inadaptées, ou inexistantes.

2.1.6. Cependant, ces communautés de jugement pratique portent elles-mêmes les stigmates résultant de leurs propres choix :

- Le Napolitain ne peut faire jouer la communauté de significations (sans trop d'accidents) qu'à l'intérieur de Naples (intra-rocade), car la rocade elle-même est l'une des plus meurtrières d'Europe.

- Les Milanais reprochent aux Napolitains de continuer à rouler en Napolitains en dehors de Naples, précisément parce qu'ils ralentissent toujours aux carrefours, même s'ils ont le vert, au risque de se faire télescoper par les voitures venant derrière.

La bataille d'arguments en faveur du modèle napolitain bat de l'aile face aux faits : à Naples ; le nombre de morts et d'accidents aurait commencé à augmenter après l'introduction du nouveau code de la route. Pour certains, il y aurait une inversion de tendance, comme si les automobilistes et autres conducteurs napolitains qui jusque-là, quoi que très indisciplinés avaient été parmi les conducteurs urbains les moins accidentogènes, abdiquaient, renonçaient à se considérer comme les seuls agents de leur sécurité au profit de la loi et d'accessoires « inutiles » comme la ceinture ou le casque.

Mais Gianni et Laura suggèrent une tout autre hypothèse : la fluidification du trafic, due à une rationalisation de la circulation et une probable diminution du parc automobile en circulation liée à l'amélioration du réseau de transports en commun aurait engendré une augmentation de la vitesse de circulation, responsable de l'augmentation des accidents. La route la plus dangereuse d'Italie est la rocade de Naples. Les rocades sont toutes dangereuses, mais comment s'expliquer que Naples ait le réseau routier interne le moins dangereux des grandes villes et la rocade la plus dangereuse, alors que ce sont les mêmes conducteurs qui l'empruntent ? De fait, les voitures roulent très lentement tout le temps (Laura parle d'une ville où il est impossible de rouler vite et avec quasiment pas d'intersections dangereuses – contrairement à Rome et ses nombreuses lignes droites entrecoupées de meurtriers stops à visibilité réduite). Mais une fois sur la Tangenziale les conducteurs se défoulent et donnent libre cours à leur sauvagerie. (note de C. P.).

- Le Milanais, quant à lui, n'obéit à la loi « post-moderne » (limitations de vitesse), qu'au prix du stress, d'une perte de civilité et de la peur de la répression.

- Pour les Napolitains, les Milanais conduisent « comme des montres suisses ». (Edo, Davide)

- Les Milanais s'identifient au stéréotype de ville stressée et malpolie, mais laborieuse et au grand cœur.

- Le Nord est vu par tous comme la région du travail, de la rigueur, ou la vitesse, comme en Suisse et en Allemagne est associée à des activités sérieuses, contraignantes voire douloureuses (d'où le concept Milanais de « stress »).

- Au Nord, tout le monde parle du stress. Peut-être parce que la crainte de se faire tuer par l'autre automobiliste est moindre, et qu'en un certain sens, la confiance dans la protection de l'Etat et le respect des règles de comportement de la part d'autrui est plus grande au Nord, l'on se permet davantage d'incivilités entre automobilistes.

- « La chose la plus triste est de penser que les gens quand ils arrivent à leur travail sont déjà crevés par leur trajet... ». Andrea (qui habite en grande banlieue et fait tous les jours le trajet pour Milan)

- Le caractère anxieux de la conduite à Milan (Sergio)

- « Il faut absolument distinguer entre Milan Ville et la banlieue : ici en banlieue, l'automobiliste est tranquille... il n'y a pas la hâte, l'anxiété d'arriver ». (Sergio)

- Tu comprends qu'untel est en train de chercher sa route et tu commences à lui klaxonner, à lui faire des appels de phares, non, je ne fais pas comme ça ; il m'est arrivé de le faire, surtout avant quand j'utilisais la voiture pour le travail, quand je bossais à droite et à gauche ! Selon moi, tous ces comportements sont liés au fait d'être pressé. À la hâte et au stress *d'arriver* quelque part ». (Edo)

Une perte de civilité liée à l'avidité d'un mode de vie centré sur l'argent et le travail

- L'instinct dominateur des Milanais.

- Dès qu'il y a une brèche, ils s'y engouffrent ».

Ainsi la différence de l'association allemande, entre citoyenneté et sérieux dans les affaires, le sérieux Milanais demeure une violence, une douleur, certes nécessaire dont le rapport anxieux à vitesse fait partie.

- C'est à Milan que l'on parle le plus d'agressivité, que l'on prend la route comme un terrain de lutte, un champ de bataille chevaleresque, où seuls comptent le respect et le rang, qui passera le premier. Italo Calvino rappelle que l'occasion la plus fréquente des duels était le droit de passage. Quand deux « caciques » se croisaient, les humains n'ayant pas encore pris la coutume de tenir leur droite, personne ne voulait renoncer à passer près du mur, ce qui a causé, de très nombreuses victimes dans les rangs des orgueilleux. « prepotenti ». (Note de C.P .)

Une peur de la répression (encore inexistante à Naples).

- Le plus grave danger c'est la répression. Au nord, l'accident serait associé plus à la sanction qu'au danger. Un peu comme ce qui se passe en France.

- **Le Romain est obsédé d'incivilités en tout genre.**

- Tu penses avoir atteint le maximum de l'incivilité, mais au contraire, si tu as la patience d'attendre quelques minutes, tu verras que quelqu'un s'ajoutera derrière la voiture déjà incivilement garée, comme à dire que le pire, dans une ville comme Rome, n'a jamais de fin, en matière de circulation !

- « Cornuto ! Stronzo ! »

- Un usage très indiscipliné des trottoirs, des bandes piéton.

- *C'è un misto tra il rispettare meno le norme [di precedenza] come al Sud e l'andare più veloce che al sud. Un cocktail mortale.*

2.2. Face aux difficultés d'affirmation de la « civiltà », l'argumentaire défensif de la culture italienne.

À l'évidence, le modèle de la « civiltà » rencontre ainsi des difficultés. Mais ce qui frappe alors est la persistance « virulente » de l'argumentation qui la défend, prenant des voies aussi diverses que l'exagération, la critique acerbe (du contre modèle Milanais européen) et la désignation de boues émissaires (tel le policier municipal), ou encore l'affirmation de « l'instinct de mort » irrésistible des jeunes conducteurs en combat de prestance. En réalité, il est difficile de démêler l'affirmation primaire de la culture auto de la citadinité, et sa réaffirmation défensive, exagérée, ou au contraire dans une apparente « débandade » argumentaire (du type : tous les autres pays européens sont meilleurs que nous...). Mais il faut néanmoins le faire, car il est au fond évident que les traits spécifiques les plus visibles de la culture italienne de conduite se situent dans un registre de résistance, et non dans une simple affirmation –naturelle et « sans complexe » de sa position de base.

2.2.1. L'idéalisation du modèle citadin « pur » (hypostase de Naples)

Ainsi de tous les thèmes liés au « héros » napolitain du volant, notamment de cette conviction populaire que les Napolitains sont plus débrouillards et plus malins que les autres :

Gianni : « j'ai conduit au nord et je peux t'assurer qu'ils sont bien moins habiles que nous » - Toujours Gianni : à propos de l'anecdote (peut être faux) des T-shirts imprimés aux fausses ceintures de sécurité pour éviter les amendes sans porter la ceinture, explique : « c'est emblématique de la façon napolitaine d'accueillir (recepire) les règles : ce n'est pas la règle, mais au mieux mes propres capacités qui donnent un résultat.

- L'Etat ne fait rien, donc c'est à chacun qui a envie d'une solution, y compris de stratégie collective, de se débrouiller pour la trouver.

- Quand tu sais conduire à Naples, tu sais conduire pratiquement dans le monde entier.

- Il n'y a qu'à Naples qu'on n'a pas du tout besoin du code de la route, car il existe un code de comportement connu et assumé par tous les Napolitains.

- « les Napolitains sont plus attentifs » (Ciro)

- Les Napolitains sont finalement parmi les plus prudents, puisqu'ils vont doucement (leurs routes ne leur permettent pas d'aller vite), et anticipent les incivilités autrui. (Ciro)

- L' 'introduction de règles extérieures à la Ville augmente les accidents.

- Passer au rouge s'il n'y a personne, et de toute façon ils savent que l'autre – celui qui a le vert – regarde, c'est beaucoup moins dangereux que griller un Stop à toute vitesse dans le quartier Prati de Rome ou à Milan. (Luisa)

- Il est moins dangereux de « faire du rodéo » à Naples qu'ailleurs, parce que c'est un comportement théâtral mutuellement attendu et reconnu.

- Les Napolitains sont les moins frustrés au volant. Les plus frustrés étant certainement les Milanais.

- Le Napolitain est un conducteur « heureux » : Les Napolitains ne sont pas frustrés par la vitesse, ils ne parlent pas des limitations (Noter la différence entre le stress de Naples, dû uniquement au trafic et à la vie en général, et le stress de Milan, dû au travail au fait que le trafic nous empêchera d'arriver à l'heure au travail – au risque de perdre son emploi, Sergio).

- « Je ne suis jamais sorti de Naples, mais on m'a dit qu'ailleurs ce n'est pas pareil, par exemple qu'à Milan on s'arrête toujours au feu rouge... ».

L'infraction napolitaine ; un grand jeu

- À Naples, des gens bloquent les ambulances par jeu.

- Faire du deux roues à moto sans casque à deux en sens interdit...

- Rouler sans permis ni assurance, sous condition de ne rien balancer à la police,

- Prendre des bretelles d'autoroutes à sens interdit.

La civilité est une obligation de survie : on ne peut faire autrement

2.2.2. Les Napolitains règlent la circulation eux-mêmes

Il en résulte un grand chaos et une grande capacité à le supporter, à le produire, et même à le réguler de façon autonome.

Ce sens civique bien particulier, est une sorte de prise d'acte de la nécessité de s'en sortir par soi-même, une conséquence de la non confiance en autrui (état ou masse des Autres). Selon Francesco, ce serait un réflexe égoïste (l'envie de se sauver du bouchon quotidien), couplé au manque de confiance dans les institutions et les autres automobilistes qui pousserait à entreprendre des comportements courageux, utiles et altruiste (certains automobilistes tous les matins s'improvisent agents de la circulation). C'est l'exemple la magique dissolution de bouchons monstres sans intervention aucune des forces de l'ordre, dont parlait Denis Duclos dans le projet de cette recherche, qui se célèbre tous les matins sous les yeux de Francesco en route pour son travail de magasinier.

2.2.3. La critique plus acerbe des défauts de la culture milanaise trop investie par le modèle « européen »

Milan, ville incivile ?

- les gens qui vont trop lentement. (Luisa, Rosa, Davide)
- les gens roulent sur les pistes cyclables, voies Bus et piétons, pour gagner 10 mètres. : sur les voies piétonnes ou pistes cyclables. (Davide)
- on voit passer des gens au jaune avancé, -passer au rouge quand il n'y a pas de caméras. La ruse devient une qualité pour le jeune.
- Passer sur une voie d'urgence [non plus un danger, mais un escamotage pour « voler »].
- Le stationnement est sauvage (2^e file, trottoir, bateau, etc.).
- L'obsession de la règle rend inhumain (procédurier, comptable).
- Le Milanais est procédurier et près de ses sous : Il dresse un constat à la moindre égratignure, et peut même... faire des accidents exprès pour se faire repayer la voiture. (Andrea, Rosa)
- Il y a des gens qui descendent de voiture pour s'insulter au feu-rouge ».

2.2.4. L'introduction d'un naturalisme fataliste (le « besoin » de tragédies mortelles)

- L'Italien – surtout jeune - doit libérer un besoin incoercible de parade ludique dangereuse (affrontement simulé à la mort), mais aussi de provocation (gêner, stresser, faire peur à autrui).

2.2.4.1. *Le machisme*

- Les femmes sont beaucoup plus tranquilles, elles sont beaucoup plus calmes, elles ont davantage peur d'un accident, et alors elles conduisent plus tranquillement, sans courir, sans hâte... (Rita)

Le viril brave le danger, le timoré l'évite

Enfin Francesca (romaine de Paris et mère de deux petits garçons) tente une explication psychologique, non dénouée de fondement : « **Il y a une attitude comme si conduire en bravant le danger était libérateur par rapport à l'enfance. Comme si quelqu'un qui conduit prudemment et qui respecte les règles et les piétons, était une personne banale, accrochée aux jupons de mamans. Il y a ce truc de l'émancipation lié à la conduite téméraire** ».

2.2.4.2. La conduite routière comme défouloir des pulsions de mort : l'obsession de la mort à Naples.

Cette part de sauvage mal exprimée dans l'espace social qu'est la route. La conduite routière est vraiment un défouloir. Finalement l'envie secrète de tuer, la mort est très présente, pour soi et pour les autres. Naples est une ville où la mort a beaucoup été présente dans le passé (réel et fantasmé), et en empreigne l'imaginaire.

Partir c'est mourir un peu. Et un peu porter la mort aussi, jubiler à l'idée que l'on pourrait la donner. Pour ça je ne crois pas que les campagnes publicitaires à l'hémoglobine soient réellement efficaces.

- La lutte de prestance entre les « Scooteroni » et les motards.
- Comme le fait du casque. Ils ne veulent pas le mettre le casque ? Ils veulent mourir ? et laissez-les mourir.

L'irresponsabilité des adolescents dont parlent de nombreux mâles Napolitains (« les gamins font n'importe quoi, mais de mon temps on faisait pire... ») à Naples – ville de tragédies et superstition – n'est pas la seule cause de cette acceptation irresponsable mais consciente du risque, et de la possibilité (toute-puissante) de mourir ou donner la mort. (Sur un nombre incalculable de pare-brise, et notamment ceux des pirates de la route, il y a l'autocollant de la Vierge, cadeau de Mamma, avec marqué « protège-moi ! »).

- Ceci pour dire que Naples est une ville où le fatalisme règne depuis des siècles, sans interruption depuis les temps des pestes, famines, répressions et autres fatalités. Si la mort doit arriver, elle arrivera. Mais la mort est très présente.

Le succès des campagnes pédagogiques sur les dangers mortels et les interdits dépendra donc du choix du style de conduite déjà adopté :

- Une campagne de sensibilisation à la sécurité routière est en cours depuis au moins 2003 sur les autoroutes italiennes. Il s'agit d'utiliser les panneaux lumineux sur autoroute pour donner des brefs messages de sécurité routière. Tels une petite phrase avec des données brutes sur la mortalité et l'accidentalité, ou qui rappellent les sanctions prévues – notamment les points de permis perdus – pour certains types d'infractions réputées les plus courantes et dangereuses. Les messages appellent les conséquences et les raisons de l'interdit « non port de la ceinture -3 points de permis » ; « non port de la ceinture, trois morts sur quatre... ». C'est une campagne qui mêle danger et interdit en tentant de les rapprocher, que quelques-unes des personnes interviewées ont évoqué, de façon très contrastée, suivant leur personnalité.

- La campagne est retenue comme très utile par Giampiero. « des messages forts, décalés par rapport au code, style 'non-port de la ceinture = 3 morts sur 4 sur autoroute'... ».

- Rosa (Milanaise, pilote, à l'aise sur la route, infractionniste) : « t'as l'impression que dès que tu ne fais pas tout ce qu'ils te disent de faire, tu meurs sur le champ ».

2.2.5. Le mode dépressif : « le complexe d'infériorité des Italiens »

- Ailleurs, il y a moins d'écart entre les lois écrites et les normes comportementales des automobilistes.

- *In altri paesi (...) hanno costumi politici e amministrativi più sani. Anche questo è cliché. L'acorruzione può esistere anche in condizioni di ricchezza e benessere.*

- *Siamo menî maturi (Nous sommes moins matures – que les autres Européens).*

- Au fond c'est toute la culture-auto qui s'oppose à une civilité, ainsi vaincue : quand les hommes, habitués à vivre dans des boîtes en bois, en briques ou en béton, se retrouvent dans des boîtes en fer, ils ne peuvent plus communiquer entre eux. » et deviennent des bêtes sauvages. (Edo)

2.2.6. Le choix d'un bouc émissaire portant la faute de l'échec du modèle communautaire

2.2.6.1. Des causes toujours externes

À Rome, le réseau routier et le manque chronique de transports en commun est mis en avant par la quasi-totalité des interviewés eux-mêmes, de même que la densité des automobiles. Énième avatar de nationalisme affectueux envers la mère patrie, son coin préféré du monde, ou surévaluation plus ou moins intentionnelle d'un élément « externe » prétexte pour déresponsabiliser les individus qui le commettent (*norme d'externalité*). Ce serait la faute au territoire, à une cause supérieure, ou aux élites qui ne font pas de transports en commun, la faute reste externe au conducteur. Grosse auto indulgence collective (en contradiction avec certains discours archi-pessimistes comme celui d'Antonio 'y suivent aucune règle, surtout pas le bon sens' ou philo-étrangers complexés.

2.2.6.2. Le policier municipal (ignare, agressif, corrompu) incarne parfaitement l'échec du communautarisme dont il est issu

- À Naples, on dit : 'il y a un bouchon ? Il doit y avoir un policier municipal plus loin...

- Une hiérarchie de policiers¹¹ : les « vrais », qui ne s'abaissent pas aux contraventions, les municipaux, incultes, non professionnels, qui se vengent de leur infériorité sociale.

La police : forte avec les faibles, faibles avec les forts.

- L'incompétence de certains corps de police en matière de code de la route. Les Carabiniers manifestent leur incompétence en appelant les policiers municipaux à faire les relevés d'accident. Les policiers municipaux de Milan sont de plus en plus mal

¹¹ **Les policiers divisés en corps spécialisés (note de Cesare Piccolo)**

En Italie, il y a un partage des compétences bien plus rigide qu'en France. Bien qu'en théorie tout corps de police judiciaire (Police, Carabiniers, Garde des Finances, Corps forestier de l'Etat) soit compétent en matière de circulation, dans les faits, en ville, la circulation dépend de la police municipale, alors qu'hors agglomération (route et autoroute), ce sont les pelotons routiers de Police et de Carabiniers qui le sont. Ainsi en ville est-il quasiment impensable qu'une voiture de police vous poursuive pour le simple fait de brûler un banal feu rouge, et même sur route, la plupart des opérations concernant la circulation sont effectuées par les pelotons spécialisés des forces de l'ordre (motards, peloton routier). En ville, les policiers municipaux s'occupent également de beaucoup d'autres choses, comme l'urbanisme ou le contrôle des commerçants.

formés. Edo ne reconnaît carrément aucune légitimité aux contractuels de la mairie (des précaires en civil, très à la mode en Italie, embauché pour les PV de stationnement payant). En revanche Edo, grâce à son ex-femme compte de nombreux amis dans la police Municipale, des gens qui savent citer les articles du code de la route par cœur. Une compétence qui se perd chez les nouvelles recrues. Les policiers municipaux sont méprisés par les citoyens et par leur propre hiérarchie.

- Quatre amis videurs ivres sont sortis tous les 4 de voiture, et les policiers sont partis lâchement... ; Mais ils mettent le gyrophare dès que ça bouchonne un peu. (Claudio)

- Ils sont incapables de faire respecter la loi, ils sont fainéants. Ils ne sont pas intervenus lors d'un sinistre... (Ciro)

- Il faut faire preuve d'allégeance, les faire se sentir importants, depuis que je roule dans une moto de luxe (BMW récente), ils ont changé d'attitude, ils sont devenus plus polis et respectueux, comme s'ils percevaient que je fais partie de l'élite à protéger... (Francesco)

- Le policier municipal n'a pas voulu ni sanctionner ni rabrouer le camionneur qui klaxonnait comme un fou il s'est mis à faire l'entremetteur entre nous deux pour nous faire faire la paix. Si la nuit lui et ses potes bourrés ont pris l'autoroute à contresens, c'était parce qu'il n'y avait ni indications suffisantes, ni de patrouille de police. (Gianni)

- Rosa globalement les traite d'ignorants, et nourrit à leur encontre une haine viscérale. (Rosa) « ce sont des figures sociales détestables »

- Les Policiers municipaux ont la réputation d'être intraitables.

- La police a des comportements aléatoires, imprévisibles.

- Sasà raconte qu'une fois, en bas de chez lui – il habite sur le bord de mer, où à la belle saison parkings et circulation sont saturés par souvent des touristes – « un flic était très énervé contre moi, voulait absolument que je m'en aie sans attendre qu'une place se libère en bas de chez moi. Il s'est énervé, il a commencé à m'insulter jusqu'à ce qu'un collègue à lui est venu le chercher en le serrant dans ses bras... Évidemment il devait avoir eu un problème personnel et il se défoulait »

- C'est l'attitude de la police qui est dangereuse. La police pense surtout à gagner de l'argent, s'en fiche de la sécurité, et dans certains cas force les gens au danger, à franchir les limitations de vitesse, pour encaisser des PV.

- On te force à commettre des violations du code. C'est l'arbitraire du système, qui donne du pouvoir arbitraire à la police.

- À Milan, il y a unanimité contre les policiers municipaux. Les policiers municipaux sont ceux qui en ville veillent sur le respect du code de la route. Ils regroupent à la fois les compétences des pervenches et celle de la police nationale française en matière de circulation. D'abord, tout le monde a des choses à redire sur leur compétence.

- La police rackette

- J'ai été racketté et dérobé par la police. (Carlo)

- Plusieurs personnes dignes de foi m'ont dit qu'on peut acheter la police. Ils se postent toujours au même endroit, près du pont, et n'interpellent personne de ceux qui envahissent le couloir des bus pour doubler. (Giampiero)

- Le but de la police, surtout la police municipale, est de renflouer les caisses publiques, pas de garantir la sécurité, Gianni. Sinon ils ne cacheraient pas les radars (Sergio).

2.2.6.3. Les contractuels précaires

Auxiliaires de la police municipale, ils ont un statut variable selon les villes. À Rome, par exemple, ils sont des salariés du secteur privé, puisque la mairie a privatisé la gestion du stationnement payant. Ces contractuels précaires n'ont pas les pouvoirs des policiers, ils sont plus fragiles, ils ont uniquement le pouvoir de faire un maximum de PV pour stationnement.

Ainsi, tout le monde les déteste. Ils s'en prennent plein la figure dans toutes les villes : Naples, Rome, Milan. Ils ont le pouvoir de nuisance sans l'autorité des policiers, ma pire situation.

Andrea parle d'eux comme du « copain de lycée, souffre-douleur maltraité, qui maintenant se venge... ».

2.2.6.4. Le conducteur de SUV ou de 4x4 « qui se sent indûment supérieur » :

- Une personne qui gagne beaucoup d'argent et qui a du pouvoir au travail, tends à s'imposer, à l'exprimer aussi dans sa façon de conduire" (Andrea)

« Maintenant il y a la mode (pour ceux qui en ont les moyens) des 4x4 ou des SUV des très grosses voitures, où les automobilistes se sentent surpuissants et indestructibles. J'ai remarqué que les gens qui utilisent ces voitures, qui n'ont pas toujours des prestations élevées, mais le fait d'être au-dessus des autres, influe sur le comportement de façon négative. Ainsi on remarque que ceux qui sont au volant de ces voitures se sentent supérieurs aux autres et donc cherchent toujours à avoir une attitude supérieure aux autres, en allant aussi enfreindre des normes du code comme du bon sens». (Sergio)

De nombreux témoins invoquent ou mettent en liaison l'agressivité au statut social. De nombreux conducteurs se transforment au volant, souvent à cause de leur véhicule : une belle voiture qui leur donne l'impression d'une revanche sociale (« l'ouvrier qui se croit chef », Sergio).

- « Les 4x4 font peur, il suffit d'un geste pour te faire écarter ». (Davide)

- La plupart des mauvais conducteurs sont des gens d'extraction modeste avec une grosse cylindrée. (Giampiero)

- Le jugement sur les conduites répréhensibles ne s'exerce pas tant à partir de critères sécuritaires que de perceptions de l'agressivité d'autrui :

- « Je trouve assez criminel ne pas respecter les distances de sécurité. Ils te touchent le cul. Et si tu restes là parce que ta voiture est moins rapide, alors que t'es déjà à la limite de vitesse, consentie, ils te tirent dessus avec les phares. Je le trouve particulièrement criminel. (**Francesca**)

2.2.6.5. Les conducteurs de gros scooters :

- **Ce sont surtout des** employés obligés d'arriver à l'heure.
- Ils ne savent pas conduire, ils s'accrochent à ton rétro, ils n'ont pas l'habitude.

À noter que les boucs émissaires sociaux sont caractérisés en général par le fait qu'ils sont des « Inférieurs » qui n'acceptent pas leur condition : ils sont jaloux ou se vengent, d'autant plus qu'ils roulent dans des véhicules de prestige (4x4).

2.2.7. Les appels paradoxaux à l'abolition de la civilité locale

- La résistance locale aurait cessé depuis longtemps...
- Les comportements au volant ont beaucoup changé. Si Naples impressionne toujours autant ses visiteurs pour sa conduite free style, il faut dire que les Napolitains se sont énormément « assagis » au cours des dernières décennies. Mon oncle m'a rappelé comment mon père – jeune avocat – n'hésitait pas à rouler sur les trottoirs avec sa Fiat 500 pour contourner 50 mètres de bouchon.
- J'ai des souvenirs de Laura adolescente m'enjoignant de prendre un sens interdit en klaxonnant (« par là, sonne ! sonne ! ») en disant que c'était comme ça que l'on faisait, que c'était officiel, normal, le klaxon étant le dispositif de sécurité pour prévenir les autres usagers de la route de notre arrivée ...
- Également, je me souviens distinctement dans ma famille de mon père (Napolitain) et même ma mère pester contre l'introduction obligatoire du rétroviseur externe, d'abord à gauche puis encore plus à droite, « qui ne servait à rien, à part renflouer la caisse des commerçants d'accessoires auto » et de l'Etat, via les amendes. Mais les automobilistes se sont rendus compte eux-mêmes de l'utilité de ces nouveaux accessoires qui permettent de mieux surveiller la route, et maintenant personne ne les conteste plus. Il en va autrement pour les ceintures, que l'on a déjà adopté contraint une première fois, et que l'on rend de nouveau effectives maintenant avec le permis à points.
- Appel à une mise en communauté de l'ensemble national, via, par exemple le paternalisme « éducatif » des policiers de la route (opposé à l'attitude exécrée des policiers municipaux).
- **Appel presque véhément à une technicisation des contrôles (parfaitement contradictoire avec les pratiques).**

Un jeune napolitain qui se met en dehors du système volontairement apprécie toutefois le système tel qu'il devait être, et les critiques qu'il y fait, sont négligeables et communes à celles des autres. (Carlo)

- Puisque les policiers sont changeants, à Naples plus qu'ailleurs, il vaut mieux déshumaniser la conduite et son contrôle, le confier à un système technique non humain, donc non changeant, non absentéiste et non-corruptible, avec soit une sanction certaine, soit une impossibilité matérielle à commettre une infraction (Type limiteur de vitesse).

- Les Napolitains prétendent désirer des systèmes de constats automatisés. Mais à Milan où ils existent, personne n'en veut.

- Si le but ultime était de ne pas tuer gens, il passe au deuxième plan derrière l'envie d'ordre. C'est peu rassurant comme vision du monde, surtout mise à côté des souhaits les plus orwelliens d'interviewés libéraux comme Gianni, qui vont à souhaiter des contrôles automatisés, des filatures par satellite, etc.

Ok aux limitations coercitives de vitesse (Sartre), à tous les marquages électroniques...

Il faut garder à l'esprit que l'engouement italien apparent pour les technologies de contrôle-sanction, ainsi dans l'enquête SARTRE, les Italiens sont en tête des limitation coercitives de la vitesse (boîte noire 72%, limiteurs de vitesse 70%, limitations par GPS 70%). Ça se recoupe notamment avec les propos des Napolitains, Gianni par-dessus tous, qui dans leurs fantasmes vont bien au-delà, niveau SF. Les propos des entretiens laissent croire qu'autre une toujours possible passion pour les technologies, il faut tenir compte qu'en Italie on apprécie les solutions techniques.

Cela s'explique dans par un manque de confiance à la fois dans les autres conducteurs (quant à leur respect des normes de sécurité), et surtout les Institutions. À commencer par les policiers (quant à compétence, présence sur le territoire, capacités à être justes et homogènes...). Ils sont habitués aux passe-droits, et leur taux de conformisme dans la transgression est énorme.

En plus, 51% sont favorables même au marquage électronique des voitures (contre 47% de moyenne européenne). La peur de se faire fiché par les autorités justifie cette relative acceptation.

- Appel à « plus de pouvoir » des autorités :

Anarchie et totalitarisme

Au manque de confiance dans les institutions et les règles, il y a deux types de réaction, somme toute assez naturelles : « **anarchie** » et « **fascisme** » et fort contradictoires mais souvent présentes dans la même personne dans la vie et les principes généraux, qui se reflètent aussi dans la conduite.

Les Napolitains « plus faibles » ont un discours favorable à plus de loi, mais ils se comportent en Napolitains.

L'exception vient des personnes les plus faibles parmi les interviewés, qui aimeraient être davantage protégées par la loi. Giovanni, père de famille, travailleur pauvre, chômeur chronique, qui se bouge à mobylette, bien casqué, s'efforce de respecter la loi en espérant un jour récompensé de son sens civique, et Andrea, jeune bourgeois timide et mal à l'aise et apeuré dans une ville qui ne lui ressemble pas. Les deux femmes aussi, Laura (compagne de Gianni) et Rita, sœur de Carlo, à leur façon expriment davantage de regret pour la situation que la généralité des hommes, et davantage de critique vis-à-vis des conducteurs qui ne respectent pas le code et en particulier les mesure de sécurité. Cependant, en bonnes napolitaines, à leur tour utilisent les règles non officielles en vigueur, dans la conduite quotidienne pour l'une, pour le fait d'avoir « acheté » son permis l'autre.

- Le constat général est que c'est uniquement grâce au choix du tout répressif (le chantage du permis à points) que les Napolitains ont quelque peu commencé à changer d'habitudes en terme de sécurité et de conduite. Et en effet, des signes visibles et facilement constatables de soumission à la loi – casques, ceintures – ont commencé à apparaître massivement (bien qu'on continue à les trouver inutiles).

Tous les interviewés mettent en relation l'augmentation des mesures légales de sécurité (casques, ceinture – surtout à l'avant), avec la nouvelle loi, l'introduction du permis à points, donc avec les aspects de la loi qui font appel au chantage.

- « Avant l'introduction du permis à points, la ceinture de sécurité était un accessoire pratiquement inconnu ». (Sasà). « Tu as vu ? Il y a un fait nouveau : on a vu beaucoup de ceintures et même quelques casques, impensable avant le permis à points ».

- Il faudrait augmenter le pouvoir discrétionnaire des policiers municipaux pour adapter le code aux cas concrets.

- Il faudrait un minimum de pouvoir d'évaluation pour la police et la police municipale, pour qu'elle ne soit pas obligée de faire des PV à toute occasion.

- Les Méridionaux ont été de tout temps – de façon apparemment paradoxale – parmi les meilleurs serviteurs de l'état, Premiers ministres, ministres de l'intérieur, de l'éducation nationale, militaires et chefs de parti politiques. Même dans les histoires drôles sur les Carabiniers (les « Belges » des histoires drôles italiennes), les plantons ont toujours l'accent du Sud, calabrais, sicilien. Même si dans l'imaginaire collectif, le Napolitain des histoires drôles est plutôt Pulcinella /voleur que policier ou gendarme. (Note de C. P.)

- La non habitude des règles et la gravité de certaines situations aux yeux des Napolitains eux-mêmes peut engendrer des réactions fort étonnantes si vues d'ailleurs. Par exemple certaines situations sont tellement extrêmes, que certaines mesures pour les contrer sont à la limite du totalitarisme, avec des souhaits d'automation et de compression de la liberté et de la volonté du conducteur que l'on s'attendrait vraiment pas de la part de gens comme Gianni, gauchiste, chef d'entreprise, de culture supérieure et de surcroît ancien pirate de la route... (Note de C. P.)

2.2.8. L'idéalisation forcée des modèles européens « civilisés » :

- La conduite des Italiens est plus *humaine*, donc plus changeante, que la conduite des Allemands, mais la conduite des Allemands est plus sûre, plus reposante, conduire en Allemagne est « bellissimo » !... (Laura)

- Rouler en Europe « apaise » le conducteur italien : est-ce la mort de la culture italienne de la conduite ?

- Le troupeau sacrificiel des « pecorelle » (petits moutons).

- À l'étranger, tout le monde s'assagit, face à des systèmes supposés répressifs et forts.

- L'adaptabilité est un des traits de caractère typiques du stéréotype de l'Italien, et de nombreux interviewés le revendiquent, consciemment ou pas. Edo, Milanais, par exemple, parle d'adaptabilité par rapport aux deux façons extrêmes de conduire qu'il a rencontré, la Suisse et Naples. À Naples, il a vite adopté les coutumes locales, sinon, par exemple, il n'aurait jamais passé un carrefour. Mais en Suisse, comme à l'étranger en général, ce sont les Italiens dans leur ensemble qui s'adaptent. Sûrs de se trouver dans un système fort répressif, les Italiens se calment, s'adaptent à la rigidité réelle ou supposée du pays dans lequel ils vont, et se transforment en « petits moutons » tout sages.

Par exemple, ils ne stressent pas, à coups d'appels de phares, l'automobiliste qui les précède parce qu'il est lent...

À remarquer, dans le lexique d'Edo, le terme choisi « pecorelle », petits moutons, qui a une double valence (de toute façon, plutôt négative) : la « pecorella » c'est l'animal sage par excellence, mais le mouton, c'est aussi évidemment l'animal suiviste et décervelé, « i pecoroni », les gros moutons en politique, à propos du fascisme, étaient les citoyens lâches et incapables de libre-arbitre, incapables de comprendre et de voir dans quel état lamentable ils se trouvaient, et à fortiori, de la moindre rébellion.

Sasà disait que les Italiens s'impressionnent à l'étranger : voir que tout le monde obéit à la loi, leur inflige un sentiment de crainte... Le concept de crainte est évidemment présent dans le choix du terme « pecorelle ». Au contraire, les jeunes téméraires interviewés, le Milanais Davide et le romain Pigi, parlent d'une autre attitude des Italiens à l'étranger, et en moindre mesure aussi Edo : l'Italien fier de sa connerie et qui exporte à l'étranger son style braveur d'interdits. Edo à propos du type qui roule à 200 sur les autoroutes Suisse (« il solito italiano ! », « tous les mêmes ces ritals ») ; Pigi raconte comment avec ses copains, pleins d'argent, ils faisaient les cons exprès en gros 4x4 en vacances en Côte d'Azur, et exactement à la même attitude fait allusion Davide, « à moins de faire le con parce que tu aimes la conduite sportive, tu n'emmerdes personne ».

Pour Fra, tout simplement, quand on va ailleurs, et on ne connaît pas les coutumes locales (« les règles comportementales »), on se remet aux règles écrites, voilà pourquoi, selon lui, les Italiens s'assagissent à l'étranger.

À moins que...au moindre signe de faiblesse de la répression, le Napolitain n'obéit plus :

- Pourtant, ce n'est pas la première fois que les Napolitains roulent casqués et ceinturés. Déjà, lors de l'introduction du port obligatoire de ces deux accessoires, on avait pesté contre eux, mais on s'y était plus ou moins soumis.

Le temps de laisser passer l'orage, à la faveur de l'oubli et de l'assouplissement progressif des contrôles.

- Il y a l'anecdote des T-shirts blancs imprimés avec des fausses ceintures noires dessus. Cette fois, la soumission à ces règles « inutiles » a l'air de durer un peu plus longtemps. Quitte à recommencer à ignorer la loi, plus tard.

3. RAPPORT SUR LA GRANDE-BRETAGNE

Une normativité « systémique » : désocialisation et perception de l'univers de la conduite automobile

Par Michalis Lianos

La Grande-Bretagne est le « bon élève » de l'Europe en matière de conduite automobile. La partie britannique de la recherche s'inscrit donc par définition dans un cadre qui est en large partie déterminé par la position comparative du pays dans les statistiques de la sécurité routière. L'objet de l'étude étant le rapport entre cultures et comportement routier, les facteurs qui influencent ce comportement soit sur le plan de la pratique (par exemple, les ralentisseurs), soit sur le plan de la perception (par exemple, la publicité), sont abordés sous notre angle comme évolutions indicatrices d'une culture plus générale dont nous recherchons les prémisses et principes de structuration. Il est évident qu'à cette étape nous n'avons pas de conclusions à fournir mais des hypothèses, relativement fiables, dont le contenu s'enrichira par la suite de nos entretiens. Plus encore, notre analyse s'enrichira par son insertion comparative dans le contexte des résultats du projet dans les autres pays. Néanmoins, nous livrons ici quelques réflexions synthétiques sur le travail réalisé en évitant d'inclure des extraits ou des descriptions de nos discussions avec les participants qui peuvent être trouvés sur les fiches individuelles de chaque entretien.

3.1. Une perception générale positive

La récurrence et la fermeté avec lesquelles nos participants proposent une vision généralement positive de l'environnement routier sont remarquables. Les autres conducteurs leur paraissent « en général » polis, attentionnés et respectueux des règles. On remarque que celle-ci est une position de départ spontanée, une présomption alimentée par la culture des participants et non pas une appréciation dans des conditions concrètes. L'importance de cette présomption est capitale pour plusieurs raisons. Premièrement, elle relève de la compréhension d'autrui en tant qu'acteur d'une tâche comparable, pour laquelle une qualité comparable lui est accordée. Cela reflète un fondement de similitude sur laquelle se construit un certain degré de confiance. En d'autres termes, trouvé dans les conditions que l'on éprouve soi-même, autrui est supposé réagir avec compétence et bon sens, comme le fait soi-même. Deuxièmement, cette perception porte sur la conception comparative de soi qui ne se distingue pas par le rejet ou par la moindre appréciation des autres, à condition qu'ils demeurent une *masse dépersonnalisée* ; il s'agit au contraire d'une position qui représente une contrainte culturelle pour le sujet qui ne doit pas se reconnaître plus compétent que les autres. Cet élément normatif contrôle en effet la dimension de « distinction » du sujet, aussi bien sur un plan d'insertion générale dans la socioculture britannique que dans le secteur spécifique de la perception de l'environnement de conduite.

Un des effets de ce biais socioculturel qui intéressera beaucoup notre étude est que la critique des autres et des institutions peut légitimement émerger uniquement *in concreto*, étroitement liée à des incidents ou des situations spécifiques, et avec une portée strictement limitée aux événements impliqués. Cela aboutit inmanquablement à une obligation de présomption d'adéquation générale scellée par la conscience que c'est

l'émission des critiques qui doit être justifié à *l'appui des preuves*. Cet alliage perceptuel s'avère remarquablement solide lors de nos entretiens et sous-tend la totalité des perceptions, des jugements et des comportements autour de la conduite.

3.2. Le rapport systémique à la règle

La suppression de la distinction personnelle alimente et est alimentée par la compréhension de toute interaction en tant qu'activité régie par son organisation normative. L'environnement de conduite n'échappe pas à cet encadrement ; au contraire, elle se présente souvent comme une exemplification de la détermination organisationnelle de l'action individuelle et de son appréciation. On distingue plusieurs aspects dans la conscience de cette détermination.

Premièrement, l'autre conducteur, comme soi-même, n'existe pas en tant que détenteur des compétences ou des dextérités. Il existe pratiquement une seule représentation du bon conducteur en Grande-Bretagne, c'est le « safe driver »¹² et non pas le « good driver », terme qui associerait un certain niveau de performance personnelle à la fonction de la conduite, comme le fait le concept du « bon conducteur ». Nous n'avons pas rencontré dans les discours de nos participants un seul exemple où l'accent concernant la bonne conduite était mis sur la différenciation des capacités des conducteurs¹³. La représentation des autres conducteurs s'organise en revanche sur des différenciations *des choix* conscients concernant les règles et l'attention sécuritaire portée aux autres utilisateurs.

Les conducteurs étant des individus effectuant des choix, le seul critère permettant l'évaluation des ces choix est leur compatibilité avec les prescriptions imposées par le cadre normatif et organisationnel de la conduite. Le rapport avec sa propre conduite, et celle des autres, se construit donc par la médiation de l'ensemble des règles à appliquer et de la seule priorité hégémonique qui dirige cet ensemble : la sécurité, à savoir la plus grande diminution possible des risques. Ainsi, le lien avec les autres conducteurs n'est pas un lien d'interaction entre êtres humains formant une communauté temporaire d'interaction mais uniquement la reconnaissance d'un rapport symétrique que chacun a avec un cadre normatif et organisationnel. De façon apparemment paradoxale, mais en vérité absolument prévisible, l'individualisation libérale élimine la participation de l'individu en tant que quantité instable ou imprévisible pour lui imposer une seule autonomie légitime, celle d'effectuer une combinaison individuelle des choix en tant qu'actions validées par le système normatif et organisationnel régissant l'environnement de conduite. On existe donc en tant que conducteur individuel légitime en deçà de l'application du code de la route, des contraintes du réseau routier, de la considération pour les autres utilisateurs, du suivi des messages affichés par la sécurité routière, etc.

Il ne faudrait pas donner l'impression qu'enfreindre à la règle est inconcevable pour les conducteurs britanniques. Bien au contraire, ils abordent la possibilité d'infraction

¹² Ce qui signifie quelqu'un qui pratique une façon sûre de conduite, c'est-à-dire quelqu'un qui applique les règles et contribue aussi à la plus grande réduction des risques pour l'ensemble des utilisateurs de la route.

¹³ Des rares exceptions portent encore sur des différenciations formelles, conférées par des institutions, par exemple une minorité des participants s'est référée à la confiance méritée par les camionneurs sur la route « parce qu'ils sont des professionnels » ou à l'engagement des policiers aux courses poursuites « parce qu'ils sont formés pour ce genre de circonstances ».

en tant que possibilité réelle et, toujours, en tant que question de choix. On peut constater une dimension hypocrite à ce rapport, comme le montre l'extrait suivant où le chercheur applique une certaine pression pour obtenir la profondeur des distinctions opérées par la participante, après une série d'exemples d'infractions par les conducteurs britanniques qu'elle a fournis :

« Ch : Vous continuez à vous tenir à votre appréciation que la majorité de gens en Grande-Bretagne obéissent la loi quant à la conduite ?

9 : Je pense qu'ils respectent la loi ; ils ne l'obéissent pas nécessairement tout le temps. Pouvons-nous nous en tenir à cette petite différence sémantique ? »

C'est justement une différence sémantique capitale car elle préserve la loi et les conventions établies des critiques émises sur un plan d'expérience personnelle. L'infraction est ainsi un comportement par définition punissable, même du point de vue de son auteur ; sur le plan pratique, elle constitue un risque que chacun pourrait prendre mais en assumant à l'avance la probabilité – et la justesse – des sanctions.

Le rapport à la règle est ainsi un rapport pragmatique, dénué de contenu axiologique et des appréciations qui pourraient émaner des avis personnels. La source axiologique de la règle est très lointaine et peu présente dans les discours ; elle n'est pas évoquée comme ressource ni pour justifier ni pour infirmer l'obligation d'appliquer les règles. Cette existence institutionnelle et autonome de l'environnement de conduite en tant qu'environnement normatif, fonde la dimension que nous estimons la plus importante pour la structuration culturelle de la conduite en Grande-Bretagne et, par là même, pour un moindre degré d'accidentogenèse.

3.3. La nature de la règle

Comme il a été suggéré, la règle est pour les conducteurs britanniques une contrainte concrète d'ordre pragmatique. Cela ne signifie pas qu'il s'agit d'une contrainte non fondée. Si son socle n'est ni axiologique ni personnellement négocié, la règle est solidement assise dans les résultats qu'elle produit. Une position de départ relativement commune est que « nous devons avoir des règles, sinon il y aurait le chaos ». Bien qu'elle paraisse trop simpliste pour fonder un édifice normatif aussi étendu, constant et omniprésent qu'un environnement national de conduite, cette position correspond totalement à l'enchaînement des structures symboliques traversant les discours des nos participants. La règle se justifie pour eux par son efficacité organisationnelle, c'est-à-dire par la réduction du nombre d'accidents dans le contexte d'une pratique multiple et individuelle.

Les vertus de la règle apparaissent systématiquement en tant que dimensions d'un ordre efficace dont l'individu a besoin pour pouvoir réaliser son propre plan d'action. La normativité est donc construite dans un rapport bidirectionnel avec l'individualité. Pour se réaliser par des choix pratiques spécifiques le sujet, et plus spécifiquement, le conducteur britannique se fie à un environnement de conduite ordonné dans lequel il se reconnaît en tant qu'acteur actif mais dépersonnalisé. La principale dimension dont cette dépersonnalisation fait état est la conscience de soi en tant que module individuel organisationnel participant à la structure générale qui doit, avant tout, demeurer fluide et efficace. Une fois de plus, l'individualité ne porte pas sur la sublimation du sujet par la

négligence des conformités diverses mais s'exprime précisément par des modules de conformité fondant un ensemble organisationnel. Il semble ainsi naturel à nos participants d'évaluer non seulement leur comportement et celle des autres conducteurs par leur contribution à la fluidité régulière et sans disruptions de l'environnement de conduite, mais aussi les règles d'un tel environnement par cette même contribution. Aucun de nos participants n'a abordé l'environnement de conduite en tant qu'ensemble dont il faudrait débattre les principes de fonctionnement. Au contraire, la question demeure toujours celle de l'efficacité et de l'applicabilité des priorités, des dispositifs et des règles qui régissent cet environnement. Aussi bien la critique que l'approbation apportée aux dimensions existantes de la circulation routière sont avancées sur ces deux plans. Par exemple, les conducteurs peuvent se déclarer convaincus de l'introduction récente très étendue des radars automatiques en exprimant l'avis que cette évolution les a obligés eux-mêmes à ralentir, donc ils présument qu'elle aurait le même effet sur les autres conducteurs. Inversement, les hypothèses et suggestions concernant des changements ou des évolutions futures sont principalement évaluées selon leur facilité d'application et l'amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation. Les remarques concernées avec les préférences personnelles ou la justesse des règles sont pratiquement inexistantes et appartiennent dans un univers perceptuel limité et absolument différent, celui du débat poli dans un contexte de contact social.

3.4. Les priorités de l'analyse

La direction assez univoque de notre description de l'état de l'enquête au Royaume-Uni ne faudrait pas créer l'impression que les données recueillies ne contiennent pas une certaine variété. Il est par exemple possible d'observer que quelques exceptions sont possibles à propos de la dépersonnalisation des autres conducteurs, portant sur une dimension locale, minoritaire ou du genre. Il en est de même pour quelques interrogations sur sa propre conduite ou les façons de faire face aux problèmes de circulation. Néanmoins, aussi bien les faibles fréquence et intensité de ces variations que la multitude des doutes et d'interrogations émis en même temps pour tempérer les avis exprimés, rendent les données solidement homogènes.

Cette homogénéité devient encore plus fiable quand on examine les données en profondeur et à propos des aspects spécifiques, tels que les fondements perceptuels de l'environnement de conduite et les processus de la reproduction normative autour de cet environnement et des pratiques individuelles dans lesquelles nos interviewés s'engagent. Nous pouvons donc affirmer qu'à condition de confirmation de ces fondements par nos futurs entretiens, nous avons une base excellente pour notre analyse qui pourra ainsi toucher au cœur du rapport entre la socioculture nationale et la conduite automobile. Cela nous permettra d'apporter des élucidations que nous estimons importantes sur le plan de l'influence primordiale que les processus et les facteurs culturels exercent en termes d'accidentogenèse. Nous espérons ainsi montrer que cette influence très méconnue et gravement sous-estimée devra se placer au centre de toute approche, directe ou indirecte, concernant la sécurité routière, de la conception automobile et des mesures de régulation de la circulation, à la formation des enfants de bas âge.

Notes sur les entretiens en Angleterre (par Michalis Lianos)

3.5. La normativité systémique : Désocialisation et perception de l'univers de la conduite automobile

Il faudra explorer l'idée d'un « autre » abstrait loyal comme partie de la désocialisation ; la présomption abstraite est positive sur le plan normatif (obéissance des règles, politesse), probablement contrairement à ce que l'on trouvera en Italie ou en France (?). Inversement, l'autre est dépersonnalisé, comme un élément systémique, sauf quand il est un autre ethnique (Int 5) ou le sujet est un autre ethnique (Int 1) ; dans le cas de 1, la personnalisation de l'autre conducteur est bien profonde (présomption polysémique de comportement général) et aussi défensive.

Il faut aussi insister sur le socle culturel de la tenue des règles et de l'environnement de conduite pour acquis, ce qui revient partout dans nos entretiens.

Passages-clefs

L'approche de 1 se caractérise par la dissociation totale entre compétence de conducteur et environnement de conduite. Cela représente de façon très claire la structuration perceptuelle de l'environnement de conduite en tant qu'univers organisationnel, institutionnel et systémique. Le sujet, en tant que individu ou personne, ne trouve aucune place dans cette structure ; il existe uniquement en tant que facteur à classer sur le plan de sa contribution ou obstruction. Cette représentation systémique est également ancrée chez la productrice du discours qui ne cherche pas à appuyer ses arguments sur un plan de comportement ou de compétence personnelle. Pour le dire autrement, une fois formés ayant passé le test, tous les conducteurs sont égaux. La question se pose après comme une différenciation d'application d'un cadre réglementaire assurant une fluidité sans à-coups.

(typique sur l'écart entre connaissance pratique et 'conscience supervisante' de la loyauté britannique ; pas de complicité perceptuelle communautaire, donc retrait sur la loi et son observation en tant que voie d'appartenance)

En ce qui concerne l'observation des règles, 6 estime que « certaines règles sont observées et d'autres non », par exemple, la règle sur le port de la ceinture est universellement appliquée tandis que la nouvelle loi interdisant l'utilisation des téléphones mobiles pendant la conduite ne l'est pas. Elle pense qu'en Grande-Bretagne 'on n'observe pas les limites de vitesse ; [...] personne ne le fait plus », et que probablement c'est moins flagrant dans villes qu'en dehors des celles-ci. Néanmoins, elle se prononce de façon positive sur le suivi des règles par les conducteurs britanniques : « nous appliquons bien les lois ici »

Il faudrait remarquer que 6 reproche [à d'autres conducteurs européens] le dépassement des limites « en ville » pour établir une opposition avec les conducteurs britanniques, à propos desquels elle a remarqué qu'ils les dépassent sur les autoroutes. Elle répond d'ailleurs clairement que les Britanniques sont en général plus respectueux des lois que d'autres peuples.

Comme la majorité des participants, elle tient les règles de conduite pour acquises, en répondant qu'elles sont bonnes, en y associant spontanément la nécessité de la règle en tant qu'outil d'ordre et d'évitement du chaos, de la « mêlée générale ». Elle s'efforce

aussi de dissocier la frustration causée par l'effet que les règles nous empêchent de faire ce que nous voulons à un moment, de la justesse de ces règles.

Sur le plan des pratiques coutumières, 6 se réfère typiquement à la politesse de laisser d'autres voitures entrer dans une route (congestionnée) où on a la priorité en l'associant plus au Nord de l'Angleterre (où elle vit). Elle remarque aussi qu'on laisse une voiture passer et non pas un, un maintien typique du contrôle personnel de la situation et de limitation de la politesse avant qu'elle ne devienne de la générosité ; on retrouve ce schéma chez d'autres participants.

L'exemple suivant porte sur une pratique répandue consistant conduire jusqu'à la fin d'une file dont il faut sortir, principalement pour des raisons des travaux routier (très longs et donc très visibles sur les autoroutes britanniques), et joindre la file qui continue au dernier moment. 6 remarque que cela « est considéré comme sauter des places sur la queue, ce qui est, comme vous le savez bien, une très mauvaise chose à faire en Angleterre ; et c'est quelque chose que plein de gens font ». 6 ne se rend pas compte de la contradiction entre une perception abstraite du respect de la norme sur la file d'attente et la pratique répandue de l'infraction. Elle associe seulement le premier avec l'Angleterre en gardant une perception « pure » et positive de la conduite anglaise et en expulsant les pratiques qui n'y correspondent pas dans un espace perceptif non identifié.

9 parle aussi d'une réduction de la limite de vitesse sur certaines routes de 60 (miles) à 50 car les gens font maintenant 70 et feront donc 60 si la limite est à 50 ; c'est seulement momentanément qu'elle se rend compte de la contradiction sur ce point concernant le respect de la loi par les conducteurs britanniques. Quand cette contradiction est indirectement reprise, 9 reconnaît que ce qu'elle dit ne donne pas cette idée de respect des lois mais elle revient immédiatement sur l'idée qu'elle ne dépasserait pas la limite de vitesse dans un endroit habité.

9 se livre par la suite à une longue explication concernant pourquoi « elle n'irait pas à 160 sur l'autoroute » impliquant le manque d'anticipation par les autres conducteurs qui ne sont pas habitués à cela, pour conclure : « sur une autoroute allemande oui, mais pas en Grande-Bretagne ». Elle revient encore une fois sur la distinction entre espaces habités et route libre pour étayer le raisonnement de son propos. Elle répond qu'elle trouve son propos seulement « légèrement déviant » car « plein de gens vont à 130 sur l'autoroute » (la limite en Grande Bretagne étant à 110). Une nouvelle question sur la normativité mène à une réponse très intéressante :

« Ch : Vous continuez à vous tenir à votre appréciation que la majorité de gens en Grande-Bretagne obéissent la loi quant à la conduite ?

9 : Je pense qu'ils respectent la loi ; ils ne l'obéissent pas nécessairement tout le temps. Pouvons-nous nous en tenir à cette petite différence sémantique ? »

(Écouter toute la suite sur ce point – fichier a, min. 30-39)

Il est important de saisir l'intégration de la sécurité dans l'environnement culturel britannique, notamment celui de la conduite. Il est caractéristique par exemple que les concepts "safe driver" ou "driving safely" portant sur la conduite « en sécurité » sont pratiquement équivalents aux concepts du « bon conducteur » et de la « bonne conduite ». En effet, s'apprécier comme un "good driver" (littéralement « bon conducteur ») en Grande-Bretagne serait vu dans certains cas comme une affirmation

arrogante sur le plan de la compétence technique, tandis que ce qui importe est de participer à la sécurité et le bon fonctionnement du système.

(poursuivre l'argument à fond et le lier à l'axe fluidité, normativité, socialité)

8 répond, typiquement, sur la question de son appréciation des règles et de l'environnement de conduite que tout lui paraît bien et qu'elle ne voit pas de problèmes avec les règles mais avec les gens qui ne les obéissent pas. À l'occasion de ce sujet, elle revient aux infractions des conducteurs pour proposer une distinction entre les espaces habités ou non et expliquer sa « compréhension » sur le plan du dépassement des limites de vitesse sur certaines routes avec une grande visibilité, etc., tandis qu'en suivant sa culture, elle maintient la justification formelle de la règle intacte :

« 8 : Je ne peux pas dire qu'il y a un problème avec les règles. C'est les gens qui n'y obéissent pas [...] La seule [infraction la] règle, que personnellement je ne défends pas... mais je peux comprendre plus facilement quand les gens dépassent les limites de vitesse dans cette situation, ... je veux dire, dans un sens à Londres il n'y a pas autant d'occasions de dépasser les limites de vitesse car il y a tant de feux et de ralentisseurs sur les routes... et simplement plein de voitures... mais, je veux dire, il y a une route autour de Regent's Park [(un des parcs de Londres)], souvent vide, personne devant [...] c'est une route bien claire avec très bonne visibilité et c'est facile d'aller à plus vite que 50 [...] c'est une route bien large aussi ; mais ça longe les jardins, donc il peut y avoir un moment où ... [elle hésite] ... dans certaines parties il y a beaucoup d'immeubles, on a conscience qu'il peut y avoir d'enfants, donc... Certainement, je ne dépasserais pas la limite dans cette situation [...] des gens autour et on peut voir ce qu'il y a devant. Mais je ne dirais pas 'changeons la limite de vitesse', voilà mon propos, je peux comprendre pourquoi les gens ne respectent pas [(la règle) – elle se reprend] ... dépassent la limite de vitesse dans ce genre de situation ou dans une petite ville qui dort quand ils passent à travers. Mais il n'y a pas de problème du côté de la règle.

Ch : Pensez-vous que les règles devraient être négociables en pratique, dans le sens que les gens devraient pouvoir apprécier la situation à l'intérieur de cette marge ?

8 : Non, parce que je pense que c'est inapplicable [...] l'interprétation de quelqu'un serait [...] très subjective [...] quelqu'un pourrait conduire sur une route dans une petite ville quand il y a des enfants sur le trottoir et penser 'les enfants sont sur le trottoir, ils n'iront pas quand même sur la route, donc je pourrais conduire à 60 ou 70' tandis que [...] s'il y a des enfants autour le danger potentiel est [...] ils pourraient aller sur la route ou...faire une autre chose. Donc, ça sera toujours trop subjectif, par conséquent je crois que cela serait inapplicable ».

On remarque comment les hésitations et les reprises de 8 soutiennent une structuration de culture normative qui bifurque entre le choix personnel et justifié comme tel et la conservation de la règle sur un piédestal d'efficacité de la coexistence collective. Bien qu'irréconciliablement contradictoire sur le plan rationnel, cette bifurcation, dominante parmi nos participants britanniques, indique une scission entre l'individu comme être en interaction directe avec les autres et comme outil de participation à un plan de fluidité commune, dimension dont la conscience finalement l'emporte sur la reconnaissance de l'autre en tant que sujet agissant comme être humain en interaction directe. 8 exprime bien la bifurcation normative du conducteur britannique qui paraît donc à la fois un « individualiste discret » et, surtout, un représentant discursif de la logique institutionnelle que représente la règle. Cette configuration culturelle paraît encore plus frappante si l'on tient compte des réponses

que 8 donne, bien qu'elle soit juriste ! sur le plan des règles non écrites : elle assimile la catégorie à l'infraction habituelle des règles écrites, telles que la limite de 130 ou 150 pratiqué sur l'autoroute, l'abandon du clignotant, etc.

8 tient le réseau routier et sa qualité pour acquis, comme elle le fait pour le Code de la Route. Sa seule remarque de fond porte sur sa position sur les modes de transport et l'environnement, donc sur l'étendu du réseau et les ressources excessives qui sont consacrées à l'utilisation de la voiture. Au sujet des comparaisons entre modes des transports, elle énumère néanmoins ce qu'elle voit comme les avantages de l'utilisation de la voiture : c'est plus facile, on peut aller de porte-à-porte, transporter facilement ses affaires, et c'est moins cher de conduire que de prendre le train, la « liberté » d'aller où on veut, etc. Sur le plan pratique, 8 donne l'impression d'apprécier les avantages de la voiture mais, sur un plan de principe, elle affirme qu'elle trouve l'équilibre entre modes de transports « très mauvaise », surtout parce que la voiture pollue. En dépit de son appartenance à un réseau écologiste, elle propose l'argument – typique en Grande-Bretagne - qu'« il est moins cher d'utiliser la voiture que le train » (en faisant abstraction des coûts résiduels de la voiture, comme l'entretien ou l'assurance, sur la base qu' « elle les paye de toute façon »). Pour explorer sa base axiologique d'utilisation des modes de transport, 8 est par la suite confrontée à la discussion suivante :

Ch : Si vous êtes en faveur de l'utilisation du transport public, pourquoi ne pas payer pour cela même si c'est plus cher ? ».

[À noter que sa réponse revient sur le mode consommatoire plutôt qu'axiologique :]

8 : [Hésitation par surprise] En partie, parce que c'est beaucoup plus cher et aussi parce qu'il ne m'amène pas exactement où je vais aller ; même si j'allais par un moyen de transport public, j'aurais à marcher un kilomètre et demi à l'arrivée*, ce qui n'est pas très difficile mais c'est...[hésitation], je suppose que c'est... ».

Ch : Vous pourriez prendre un taxi là-bas, n'est-ce pas ?

8 : ...Mmm, à l'arrivée je pourrais prendre un taxi ou je pourrais prendre un bus et marcher ensuite un kilomètre et demi à la fin. Ce que je pense que je devrais faire c'est prendre le train [...] mais je pense que ma volonté d'agir par principe est influencée en partie par le coût et en partie par le confort.

Ch : Donc, le changement le plus important serait que le prix du train soit concurrentiel en ce qui concerne l'utilisation de la voiture. C'est cela qui créerait la différence pour vous.

8 : Mmm... [longue hésitation] Utiliser le train exigerait un effort de ma part. Il est plus confortable... [elle se reprend] ...d'une façon, il est plus confortable d'utiliser la voiture. Donc, je devrais me forcer un peu...».

Finalement, sur le plan de l'utilisation de la voiture ou pas, 8 remarque que ce n'est pas inhabituel pour elle de passer au bureau un jour ou un demi-jour pendant le week-end et parce qu'elle se sent triste d'avoir à le faire, elle prend la voiture comme une « compensation » de confort pour sa tristesse.

4 est la plus critique parmi les 9 premiers : le doute quant aux autres et d'elle-même régissent non seulement ses représentations mais sa perception de la normativité routière aussi

4 revient à la question de la perception générale de la conduite au Royaume-Uni pour prendre une position bien critique :

« Si je pensais à comment nous conduisons en comparaison avec d'autres pays, je dirais premièrement que les gens dans ce pays pensent qu'ils respectent plutôt la loi et qu'ils sont raisonnables tandis qu'ils croient que les gens dans l'Europe continentale principale..., qu'ils conduisent tous plus dangereusement où plus vite ; mais en effet les gens ne conduisent pas – bon, peut-être ils conduisent mieux que dans certains autres pays [elle rit] – mais je ne pense pas que [le Royaume-Uni] soit un endroit facile où on peut conduire de façon relaxée ; et cela est dû au fait que les gens sont très pressés d'arriver à leur destination ; et il existe certaines règles auxquelles les gens obéissent en effet, et d'autres pas du tout. Donc, je crois qu'il y a une différence entre l'idée que les gens se font d'eux-mêmes et comment ils sont vraiment ».

Contrairement à la position culturelle hégémonique, 4 se focalise sur les points de divergence d'avis, et des pratiques qui contreviennent aux règles, par exemple elle remarque que les gens ne sont pas toujours d'accord avec les limites de vitesse et qu'ils pensent qu'il existe des règles auxquelles ils ne devraient pas être obligés d'obéir. 4 prend donc une position explicitement critique depuis l'intérieur de sa culture d'appartenance sous un angle de coexistence collective et de cohérence éthique :

« Je crois que les gens ont des avis contradictoires à propos des limites de vitesse et d'autres choses du genre. D'un côté ils pensent qu'il est ennuyeux d'appliquer les limites de vitesse mais si quelqu'un conduit trop vite sur leur rue, ils trouvent cela horrible. Je suis sûre qu'il a des gens dans cette rue qui seraient très en colère si une voiture roule très vite ici car il y a plein d'enfants sur cette rue [...] mais je suis sûre que certaines parmi ces mêmes personnes rouleraient bien vite dans la rue de quelqu'un d'autre. Je crois que les gens sont assez malhonnêtes avec eux-mêmes quant à leur propre comportement. Je m'inclurais moi-même parmi ces gens ».

À propos des parents qui déposent leurs enfants, 4 se focalise sur un comportement individualiste et, finalement, peu bénéfique pour tout le monde : « Les gens se préoccupent de leur propre sécurité et pensent à la sécurité de leurs enfants uniquement ; donc, ils conduisent, ils se garent et ils se comportent d'une façon qui rend les enfants de tous les autres pas sûrs ».

Elle attache beaucoup d'importance au « conflit de cultures » qui se passe quand les parents récupérant leurs enfants coïncident sur la route avec des gens qui sont pressés de rentrer chez eux et des adolescents qui marchent et traversent les routes lentement après l'école. Elle parle aussi des présomptions négatives qui existent à propos des minorités d'origine indienne et elle attribue cela au fait que plusieurs femmes de ces minorités ont appris à conduire plus tard et conduisent seulement pour chercher les enfants à l'école ou pour faire des courses. 4 poursuit donc son attitude critique en regardant en profondeur les origines des stéréotypes, sans les renforcer passivement. Sa conclusion est claire : « Je ne suis pas sûre que je pourrais dire, sur la base d'observations et non pas de présomptions, qu'il existe de grandes différences parmi les gens, parmi les sexes et les âges et les classes ».

Elle estime, comme la majorité des participants britanniques qui ont eu cette expérience, que conduire à Paris « est une question de culot » et assez effrayant d'y circuler comme piéton, car « j'ai toujours l'impression [...] que les voitures te visent mais cela est en quelque sorte un point de vue anglais, donc je peux me tromper ». 4 explique en conclusion qu'elle et son mari aiment conduire en France parce qu'il y a moins de circulation ; les autoroutes sont meilleures et mieux entretenues et les stations d'essence sont aussi de meilleure qualité. Elle trouve aussi que les autoroutes en Belgique sont congestionnées mais elle ne peut pas éviter l'idée stéréotypée en Grande-Bretagne que les Belges conduisent mal. Elle et son mari ont trouvé la conduite aux Pays-Bas et en Allemagne « sans problème ».

Le soupçon, la retenue contre la généralisation est un des piliers fondateurs de la normativité institutionnelle, car il provient directement du manque de sentiment de soutien par les autres, maintenu par les projections culturelles de consensus d'une socialité directe. L'individu est seul, même culturellement. Les preuves sont dans tous les entretiens, plus intenses chez les plus critiques (4, 9, 3...).

3 pense que les règles de conduite sont bien faites et que « ça marche bien ». Il pense pourtant qu'un changement des règles de dépassement sur l'autoroute est nécessaire car « trop de gens restent sur la file du milieu » et « si on conduit sur la file de droite, ce que l'on est supposé faire, on doit traverser deux files pour dépasser quelqu'un ». De toute façon, rester sur la file du milieu transforme selon 3 une autoroute de trois voies en autoroute de deux voies, donc il pense « qu'il aurait du sens de légaliser le dépassement sur la file de l'intérieur sur les autoroutes ». 3 est invité d'expliquer pourquoi à son avis les gens restent sur la file du milieu, ce qui donne lieu à la discussion suivante :

« 3 : [Les gens restent sur la file du milieu] pour éviter les camions. Ils présupposent que la file interne est uniquement pour les camions et c'est tout.

Ch : Est-ce que vous trouvez cela [(leur comportement)] compréhensible ?

3 : Non, je le trouve égoïste (il rit). »

Sur le plan de la politesse et des règles coutumières, 3 se joint à d'autres pour expliquer qu'il faut laisser entrer les gens dans des carrefours encombrés où ils n'ont pas la priorité mais il faut toujours que cela soit à l'initiative et sous le contrôle de celui qui cède la priorité. En général, les signalisations lui paraissent bonnes et sans problèmes. Les conducteurs se comportent entre eux bien mais pas très bien envers les cyclistes et mettent les piétons en danger quand ils n'observent pas la limite de 50Kms. La voiture peut créer une bulle isolée selon 3 et rendre donc les gens plus « égoïstes ».

La présomption positive (ou l'abstention de présomption/jugement) fait partie de la normativité britannique

Quand il lui est demandé de se prononcer sur le changement de l'organisation de la vie des gens pour limiter l'usage de la voiture, 3 déclare qu'il n'a pas une idée de comment les gens organisent leur vie, ce qui suit le modèle d'abstention des présomptions ou des jugements sur les autres. Néanmoins il pense que d'autres font comme lui et prennent leur voiture même pour un petit trajet quand ils sont pressés.

3 regrette que sur le plan des systèmes de transport, il y ait de plus en plus d'insistance sur la voiture. Il trouve que la publicité sur les automobiles a réussi à les rendre des extensions de soi et le manque d'investissement aux transports publics

accentue l'utilisation de la voiture. Le coût est un critère principal pour lui, comme pour tous nos participants britanniques : « Si notre famille de quatre va au centre-ville, c'est moins cher de payer pour l'essence et le parking plutôt que de prendre le bus ; ce n'est pas comme ça que les choses devaient être ». La place de la voiture selon 3 devait se limiter au plus à des voyages où l'on transporte beaucoup d'affaires.

3 donne des exemples sur l'utilisation de la voiture et déclare que c'est plaisant de conduire, parce qu'on est à la fois seul et entouré par sa voiture.

Après sa séance de conduite, 3 remarque qu'il n'est pas aussi respectueux de la limite de 50kms qu'il le pensait. Il ajoute aussi quelques commentaires sur des types de voitures, par exemple qu'il fait attention aux voitures de sport pas chères conduites par des jeunes conducteurs, tout en remarquant qu'il n'a jamais rencontré un problème avec le conducteur d'une voiture et que son appréhension pourrait être due à un « mythe urbain ».

En conclusion, 7 pense que la qualité du réseau routier britannique est « moyenne à mauvaise » mais elle arrive à cette conclusion non pas dans l'absolu mais en comparaison avec d'autres pays, surtout avec la France. De façon attendue, cela ne pose pas de problème à 7, qui aimerait voir plus d'investissement sur d'autres systèmes de transport (« le système ferroviaire bien sûr »). 7 trouve, comme d'autres participants, que la distance par laquelle les panneaux anticipent en Grande-Bretagne est plus petite qu'en France, mais cela est une différence neutre à son avis. Elle remarque aussi que la nuit, les panneaux ne sont pas visibles au R-U. Autrement, les choses sont « OK ». **Cela indique qu'il faut une expérience comparative bien ancrée – quasi identitaire, que seule 7 possède parmi nos interviewés – pour arriver à surmonter la tenue pour acquise du réseau routier ; dans la mesure où cette expérience n'est pas forte, les choses sont invariablement « OK ».**

Au R-U elle trouve que le style de conduite britannique est moins agressif et que les gens pressants sont souvent des « conducteurs des camionnettes blanches », des « conducteurs de Mondeo », des « jeunes hommes non mariés », bien qu'il existe aussi des femmes qui appartiennent à cette catégorie, et certains conducteurs des 4x4 volumineuses. Elle revient néanmoins à sa position d'équilibre, qui est que les gens conduisent très bien et sont attentionnés. **Cela s'aligne au repli systématique à une position que je pourrais nommer « d'équilibre » et qui consiste en une projection positive sur les autres, tenue pour acquise et s'alignant à la structuration normative de la socio culture britannique.**

Néanmoins, 2 rapporte immédiatement et sans le sens de se contredire, que personne n'applique les limites de vitesse sur l'autoroute et que les limites de vitesse est une partie du code de la route que les gens ne respectent jamais « sauf dans leur propre ville ».

2 exprime avec certitude l'avis que les règles du Code de la route sont « très bonnes » et « marchent bien » ; le Code de la route est très « sensé ». Quand on lui demande de penser à l'équilibre des restrictions et des droits dans le Code de la route, 2 répond sans hésitation :

« 2 : Je ne remarque pas beaucoup plus de restrictions autour de la conduite aujourd'hui que dans le passé »

Ch : Vous pensez que l'équilibre [entre restrictions et droits] est bon à ce sujet ?

2 : Je pense qu'il a été tel depuis des années et ça a l'air d'avoir bien marché ; l'équilibre a du sens, oui. » **On voit ici la position socioculturelle fondatrice : comment obtenir un résultat praticable (« workable ») avec les moins de restrictions et le plus d'autonomie individuelle possible. Loin de la préoccupation continentale avec ce que l'on pourrait appeler une « aspiration normative » d'amélioration de la règle par rapport à une vision déontologique générale, la culture britannique induit une position de « non-ingérence » s'éloignant des principes et se focalisant sur l'efficacité fonctionnelle.**

2 explique que la majorité respecte les panneaux d'avertissements même si elle n'observe pas les limites de visites. Sur le plan des règles non écrites, 2 essaie de trouver des exemples sans succès. Elle glisse sur le terrain de la conscience de la sécurité personnelle liée à la conduite, par exemple, la pratique de restreinte des enfants dans la voiture. Quand lui est demandé si ce changement de pratique a été important, elle refuse de donner un avis, bien qu'elle pense qu'en principe ce changement est positif : « Je ne sais pas quel est l'impact sur les chiffres de la mortalité des enfants... [(en parlant à elle-même)] Mhmm, difficile à le savoir... Je suis désolée, je ne peux pas répondre à cette question. »

2 remarque que l'« idéal » au R-U est d'avoir plein de voitures dans la famille. Quand il lui est demandé de se prononcer sur le phénomène qu'elle décrit, 2 pose la question additionnelle pour savoir si on s'attend à ce qu'elle porte un jugement, ce qui ne lui paraît pas évident en dépit d'avoir évoqué le sujet en tant que problème. De façon très intéressante, en dépit de cette demande expresse et confirmée d'estimer si cette augmentation du nombre des voitures lui paraît « excessive », elle se focalise sur l'impraticabilité de cette évolution car « Je ne pense pas que cela soit une situation tenable. Je n'y ai pas pensé s'il est excessif mais je ne crois pas que cela soit une situation tenable. Je ne crois pas que nous pouvons continuer... [(elle arrête sa phrase)] Je ne pense pas que nous puissions tous avoir quatre voitures parce qu'il n'y aura plus d'espace sur les routes si nous sommes tous là. ».

En termes de différenciation des comportements de conduite à l'intérieur de la GB, 5 dit que la seule chose qu'il a remarquée – et il pense que ce n'est pas dû à un « préjugé racial » – est que les conducteurs afro-antillais ont une attitude différente envers la conduite, « moins considérée et plus macho » et une préférence pour des voitures chères (« le plus cher, le mieux »). 5 tire ses jugements d'un quartier populaire bien connu de Manchester (appelé Moss Side) qui n'est pas très loin d'où il vit, où sa fille habite actuellement et où il se rend très souvent. Il remarque que les conducteurs dont il parle passent immédiatement aux croisements sans regarder en coupant votre chemin, ce qui le rend « plus attentif que d'habitude ». **Il faudrait combiner cela avec ce que nous avons vu à Moss Side et comprendre la dimension culturelle (interprétation de l'attente de ralentissement par le monospace des Asiens comme imprudence).**

En termes d'obéissance aux règles, 5 pense qu'en général les conducteurs britanniques obéissent et donne comme premier exemple le port de la ceinture de sécurité en exprimant l'hypothèse que 95% des gens appliquent cette règle. Il remarque à l'opposé que plein de gens ne respectent pas l'interdiction d'utiliser des téléphones portables, surtout les femmes et les conducteurs d'origine indo-pakistanaise ; 5 se demande s'il a remarqué cela parce que beaucoup de gens de cette origine vivent dans son quartier.

Quand il lui est demandé si le Code de la route est un bon ensemble des règles, 5 répond que ça fait longtemps qu'il n'a pas regardé le Code mais qu'« en dépit de cela, nous devons avoir une structure à laquelle nous adhérons tous ; sinon, on serait conduit au chaos et à l'anarchie ». 5 « est d'accord avec les limites de vitesse. Vous devez les avoir pour le bien-être de la société. Sinon, personne ne pourrait continuer s'il n'y avait pas des règles bien comprises d'une sorte ou d'une autre ». Quand il lui est expressément demandé s'il y a des règles qu'il aimerait voir changer, sa réponse est qu'« il n'y a rien qui passe par sa tête en ce moment » et que « cela fait trente depuis le temps où il a étudié le Code de la route ». Il exprime l'avis que « la conduite est en effet du bon sens dans la plupart des cas ». En conclusion, 5 tient les règles pour acquises et les justifie sur le plan de la fonctionnalité, comme la plupart des participants britanniques.

Sur le plan de la qualité des routes et de la signalisation, 5 compare spontanément avec la France pour dire que quand il a commencé à conduire en France, il a pensé que les routes étaient « fantastiques ». Il précise toutefois immédiatement qu'il utilise les routes à péage en France, ce qui implique directement dans le contexte culturel britannique la considération de coût dans l'évaluation de la qualité.

5 passe spontanément à l'idée qu'il est possible de former des opinions selon le type de véhicule et la façon de conduire de chacun. Il « espère qu'il n'a pas des a priori » mais explique que la façon de conduire « peut confirmer ou renverser l'impression initiale ». Donc, s'il voit une voiture de sport derrière lui en conduisant sa camionnette de camping, il se préparera pour qu'on le dépasse tandis qu'il ne ferait pas attention pour ne pas retarder un autre véhicule comme le sien. Il conclut en disant que le type de voiture influence en effet notre façon de conduire.

La police n'est pas très impliquée dans la gestion du trafic automobile selon 5. Quand il lui est demandé de répondre s'il pense que la police fait « bien » son travail, 5 revient à la nécessité fonctionnelle de la règle et de leur imposition. Il ajoute ensuite des éléments périphériques à la question : que la police britannique lui paraît plus visible sur la route que les polices d'autres pays, que les policiers doivent quand même subir des images fortes en gérant les accidents, qu'il y a néanmoins une dépendance excessive aux poursuites d'autres véhicules par la police, un exercice policier de formation d'un « bloc roulant » qui a tourné mal et qui avait paru le soir précédent aux infos.... 5 continue avec une critique des poursuites par la police et se demande si « une étude a été conduite concernant leur efficacité », étant donné que plein de gens non impliqués, ainsi que les gens impliqués, sont mis en très grand danger et « c'est un fait que plein de personnes sont tuées, y compris parfois des policiers, par des policiers quand ils conduisent ». Après un rappel du rapport avec l'émission télévisuelle par le chercheur, 5 prend conscience que « ce n'est pas un sujet auquel il avait consacré beaucoup de pensée auparavant ».

Remarquablement, personne parmi les 9 premiers participants n'a pas parlé du congestion charge et de son application à Londres (même l'avocate de Camden). Cela montre à quel point même les gens critiques ne voient pas plus loin que leur expérience quotidienne.

Pour 10, la façon de se garer est pour lui très étrange car on est prêt à le faire n'importe où, « encore plus en Espagne qu'en France ». Selon lui, en Espagne on se gare dans des ronds-points, ce qu'il trouve très étrange. Il mentionne y avoir vu des

panneaux installés par la police qui rappellent l'interdiction de se garer devant des entrées de parkings, ce qui montre pour lui que le modèle est inversée par rapport au RU où l'on n'a pas besoin d'interdictions explicites pour ne pas faire des choses pareilles et où les gens ne se garaient pas dans un rond-point parce que « [...] ce n'est pas un endroit pour se garer [et parce que] c'est une bêtise ».

Le besoin d'imposer la règle par rapport à chaque condition concrète où elle devait évidemment s'appliquer toute seule est un critère très important de normativité. Cet inversement concerne en vérité une présomption de comportement d'obéissance qui fait la différence entre les différentes sociétés.

Il trouve très difficile de se former une opinion sur l'évolution de la qualité de la conduite automobile au RU. Il exprime l'hypothèse que les difficultés causées par les congestions fréquentes rendent peut-être meilleurs les conducteurs. Très soucieux de maintenir un regard autocritique, il ironise pour dire que « bien sûr quand vous vieillissez tout se détériore... mais ce n'est pas vrai, n'est-ce pas ? Je suppose que mon propre discours montre que je présente un âge d'or, comme je l'ai dit, conduisant avec du vent dans vos cheveux sur des petites routes de campagne, ce qui n'a pas existé [...] Donc, je ne sais pas, je ne peux pas répondre à cette question ».

Encore une fois la grande force de l'attitude britannique est le doute constant et la résistance à la formation complète d'un avis sans données très concluantes.

10 croit que les conducteurs britanniques obéissent aux règles « dans une certaine mesure » et ils feront quelque chose s'ils pensent que ce n'est pas « trop dangereux » et qu'ils « pourront échapper aux sanctions ».

Le rapport avec la règle est lui-même régulé par la notion de « getting away with it ». 10 a raison d'explicitier ici une condition qui est implicite très importante à cette régulation (que l'infraction ne soit pas trop grave). En somme, le rapport pratique avec la règle se confirme non seulement dans son obéissance mais dans son infraction aussi !

Le doute émerge pour 10, comme pour d'autres participants, en se rendant compte des exceptions qu'on introduit : « Donc, je suppose que ce que je dis en effet est que [avec une certaine surprise devant son propre propos] *non* [(ils n'obéissent pas aux règles)] ». Les infractions de la route « ne sont pas considérées comme d'autres crimes » et les gens pensent que ces sont des infractions sans victimes, ce qui n'est pas ainsi selon 10 ; en plus l'ubiquité de la conduite automobile fait qu'il y a beaucoup plus de possibilité d'enfreindre aux règles : « Je ne suis pas un cambrioleur, donc je ne vais pas enfreindre aux lois contre le cambriolage, mais je conduis une voiture, donc j'ai beaucoup plus d'opportunité d'enfreindre à ces lois-ci ». 10 essaie d'entreprendre à nouveau un jugement général : « Mais il y a toujours un contrôle à l'anglaise là quelque part, je crois... Je crois que la plupart d'entre nous pendant la plupart de temps sommes contrôlés par les bonnes manières britanniques... Je ne sais pas, en parlant de cela, je me sens de moins en moins convaincu [(il rit)]... Je ne suis pas sûr. J'ai l'impression que c'est comme ça, que nous nous comportons mieux, mais ce n'est absolument pas sur une base empirique, seulement une intuition. »

Il faut remarquer ici le processus qui finalement contrôle culturellement le système pour le rendre efficace :

- la présomption générale positive
- la considération de l'autre comme module organisationnel (tout comme soi)
- la non-idéalisation par l'acceptation de « they'll do it if they can get away with it »
- le doute, la critique et l'autocritique constants
- les réserves sur le (manque d') apport des preuves et la relativisation de tout avis exprimé
- le sauvetage de la présomption générale par la seule méthode considérée fiable, la comparaison.

Je dois expliquer que cette chaîne par son impact global « encadre » l'action en rapprochant beaucoup plus la ligne de distinction entre ce qui est considéré comme infraction importante et moins importante. Ce cadre maintient la possibilité – nécessaire – de l'appréciation personnelle des circonstances et garde la réserve de résistance, de défis ou de déviance que chaque individu vaut préserver en tant que probabilité ; mais, de façon très importante, il amène le niveau de négociation à une hauteur très basse où les risques portent pratiquement sur la non collaboration pratique à certains moments plutôt que sur la priorité de la vision individuelle devant la normativité du système. C'est un cadre culturel qui réduit les enjeux de la normativité au minimum (c'est pour cela que la perception de la règle en termes d'efficacité pratique est si indispensable).

Pour expliquer son évaluation des règles, 10 se réfère à son opposition furieuse initiale à l'utilisation obligatoire des ceintures de sécurité car il considérait que cela devait rester son choix et il était « prêt à enfreindre cette loi » et il a été arrêté par la police ; mais quand il a commencé à utiliser la ceinture de sécurité il a estimé que « ce n'était pas si difficile ou inconfortable ». Donc sa conclusion est que les lois sont « plutôt sensées car elles vous empêchent dans plusieurs situations de vous blesser sérieusement ». Les limitations des vitesses sont aussi « raisonnables » et les règles en général aussi. « Les règles existent pour rendre le tout plus sûr et plus facile [...] et finalement c'est tout ce que nous voulons, d'aller d'un endroit à un autre et d'arriver vivant et largement indemne [...]. » Pour que tout marche bien, il faut qu'il existe aussi une volonté d'accepter la loi au départ.

Remarquons que, bien qu'actif dans une minorité politique très critique, 10 arrive à apprécier la Loi en se donnant tort de l'avoir défiée (toujours par la voie des bénéfices qu'elle apporte).

À propos de la police, il indique que, comme il observe la loi, il n'a pas beaucoup affaire à eux mais il soutient en général leur rôle. De façon très intéressante, 10 parle d'une petitesse dans ses considérations qui, n'étant pas au niveau de changer de files dans un embouteillage, pourrait s'exprimer dans son envie de voir la police arrêter tous ceux qui le font.

Le rapport avec la règle est aussi profondément individualisé ; il ne s'agirait pas de se plaindre ou de demander aux autres de faire plus mais d'observer la loi indépendamment des autres.

Au Portugal, 16 a dû passer à grande vitesse et dans une pluie qui empêchait toute visibilité, sous la pression d'un camion, à travers des voitures impliquées dans un

carambolage où plusieurs personnes se sont tuées. Il trouve donc qu'il s'agissait au Portugal de « la folie absolue » et il ne conduirait jamais dans ce pays. Il décrit l'esprit des conducteurs portugais comme « de la bravoure... totalement... je vous dis, ils n'avaient peur de rien ».

Remarquons comment les termes peuvent être utilisés de façon péjorative, du moment où il s'agit de la sécurité.

Pour 16 la majorité des conducteurs, sauf pour les jeunes hommes en dessous de 25 ans, obéit aux règles. Pour 16 « il y a plein de conducteurs médiocres, pas nécessairement dangereux [...] ils manquent d'assurance, ils restent sur la file au milieu de l'autoroute, ... incapables d'entrer dans un croisement... ». Pour 16, « il y a beaucoup d'agressivité au volant » ces dernières années qui en Grande-Bretagne peut dégénérer sérieusement, selon lui, et ce n'a pas la même forme qu'à Paris où les gens s'engueulent beaucoup plus souvent mais ne sortent pas de leur voiture. Il a lui-même subi un événement sérieux qu'il décrit en détail, où il a dû frapper quelqu'un qui l'a menacé. Cela n'a pas affecté « le moins du monde » son envie de conduire.

Défenseur de l'individualisme libéral, 16 exprime parfaitement une certaine distance de la position habituelle britannique, qui ignore la compétence. Lui, il la sépare de la dangerosité mais il la constate en tant que qualité en soi. Cela s'enchâsse bien dans sa vision du monde plus étendue, ancrée dans son droit d'agir et de ne pas le regretter, parfaitement reflété dans les détails de l'épisode d'agression.

Il faut regarder de très près pour tout aspect l'entretien de 16 car il exprime une autre vision que la majorité. Éventuellement, on mettra cela du même côté que 17, différent dans ses positions mais semblable dans son approche personnelle, critique et affirmée.

Quand il lui est demandé à 15 le dépassement de vitesse est une infraction sérieuse, il répond « Selon nos statistiques, l'excès de vitesse cause un nombre terrible d'accidents, donc je pense que oui !, c'est sérieux. » Il rapporte aussi qu'il a lu au journal qu'un conducteur a été arrêté à 220kms sur l'autoroute ce qui lui paraît inadmissible parce qu'« il prendrait à cette voiture trois cents mètres pour s'arrêter Trois cents mètres ! ».

Tout de suite, même sans penser du tout, il fait appel aux statistiques et aux éléments techniques pour étayer un constat qui représente de toute façon une des plus grandes idées reçues : la vitesse cause d'accidents ; autant dire, combien apporter des preuves est un réflexe culturel.

Pour 15, la police créait une dissuasion, comme les caméras-radars. Il pense que les gens ont besoin d'être dissuadés et que ces dispositifs « ne les dissuadent pas assez ». Il ne ferait pas confiance aux autres pour observer les règles sans dissuasion et cette dissuasion opère sur lui-même aussi.

Comme la plupart des Britanniques, il admet une utilité de la règle sur lui comme sur les autres.

17 a aussi été en Irlande où il a trouvé la conduite « très agressive, comme ici », ce qui l'a plus impressionné étant donné que les gens se connaissent beaucoup plus là-bas, mais en dépit de cela ils sont agressifs entre eux quand ils conduisent.

Pour le profil de 17 (classe, caractère), il est important de voir comment le lien social joue ce rôle très important

Pour 17 « les générations précédentes » obéissent plus à la loi tandis que les plus jeunes sont plus agressifs en combinaison aussi avec le fait que les voitures sont devenues plus grandes et plus sportives. Ils grillent les feux rouges, se garent en double file... « des petites choses comme ça ». On voit aussi beaucoup de filles faire ça, ce qui n'était pas le cas avant. Les femmes se garent devant les écoles pour récupérer leurs enfants tandis que c'est interdit, « □...□ des petites choses comme ça □...□ qui pourraient causer des accidents □...□ il suffit de rester là – car il y a un carrefour – et en se garant là on bloque la visibilité pour les gens qui viennent et qui ne pourront plus voir les enfants qui traversent la rue ; car les enfants sont des enfants, ils traversent juste devant vous sans y penser du tout ».

17 construit ici son environnement moral qui porte sur la justice détaillée et attentive. Il montre une intelligence pratique importante qui capte la substance des infractions banales de la classe moyenne. Pour lui, il n'y a pas de position neutre concernant la règle et il arrive à se représenter cela par des projections sophistiquées de deuxième degré en ne se fiant pas aux idées banales (par exemple « se garer à un mauvais endroit n'est pas dangereux »).

Tout l'entretien de 17 est d'une très grande importance car il explique comment l'investissement profond et rigide dans la règle conduit à des positions déviantes (qui peuvent être jugées comme asociales, intégristes, autoritaires, etc.) et, surtout, comment cet investissement pousse de plus en plus son sujet à des impasses l'amenant à l'extérieur de la société (par exemple : l'injustice par rapport à son test de conduite qui l'amène à ne plus passer le test et ne plus vouloir s'impliquer d'aucune façon avec les autorités). A la personne de 17 nous trouvons justement le manque de la « négociation » bourgeoise avec la règle selon laquelle il n'y a pas de règle absolue, surtout quand elle ne convient pas à ses propres intérêts. Si on examine 16 et 17 ensemble, on comprend comment la position sociale (classe d'origine + réussite) modifie le rapport avec la normativité. En conclusion, regarder 17 de très près.

11 est probablement l'individu fort qui est prêt à critiquer le système mais modestement (sans mettre en cause ses principes comme 16 le fera sans hésiter). La différence entre les deux est la priorité qu'ils se permettent d'accorder à leurs intérêts et préférences individuels (11 lit The Independent tandis que 16 est en toute probabilité Thatcheriste).

11 rapporte avoir un dispositif conscient de préparation à la journée de conduite : « Quand je commence le matin, j'aime bien laisser le plus tôt possible passer quelqu'un qui veut sortir sur la route principale, afin que j'établisse dans ma tête ce genre de priorités auxquelles on devrait vraiment penser quand on conduit, c'est-à-dire de le faire le plus possible sans à-coups. »

11 propose ici une catégorie qui est importante dans son discours, celle de la conduite aisée et sans à-coups, en privilégiant ainsi une dimension esthétique plutôt qu'une obligation claire de conformité aux règles concernant la façon de conduire ; cela s'entrelace avec un discours de classe moyenne qui se réserve le droit de déterminer et interpréter les règles en les filtrant par le bon sens personnel.

11 conduit « souvent » en France et trouve que les conducteurs français sont moins impatients, les routes sont bien meilleures avec moins de circulation et les gens « probablement conduisent de façon plus intelligente qu'ici, mais peut-être on est plus critique envers ses compatriotes ». 11 est donc le premier à exprimer un avis comparativement défavorable (même avec une réserve) concernant les Britanniques, surtout par rapport aux Français. L'intensité de l'appréciation individuelle de la conduite qu'il se réserve l'amène à un jugement qui tient moins compte de la dimension fonctionnelle/systémique et plus de la dimension individuelle.

À remarquer la relativité consciente de 12 et la fusion entre les catégories de comportement social et celles de conduite automobile.

12 observe que son appréciation du comportement des autres conducteurs dépend de son expérience « des derniers jours », c'est-à-dire si elle a conscience de la relativité de ses avis. En général, « ce n'est pas bien », mais dans les endroits qui sont plus petits les gens sont « plus amicaux » et « attentionnés » et « montrent de la bonne foi aux autres conducteurs ». Elle rapporte aussi l'infraction (car pour elle cela est très mauvais comme pour la plupart des participants britanniques) de « sauter la file d'attente » quand des files de circulation fusionnent et elle rapporte les contre-mesures de ceux qu'elle appelle des « justiciers », c'est-à-dire deux conducteurs qui décident d'aller en parallèle jusqu'au point de fusion et empêchent ainsi les gens qui veulent sauter la file de passer obligeant tout le monde de rester à sa position de priorité.

12 évalue la conduite des autres sur un plan collectif selon la ligne urbain/non urbain et avec des catégories d'amabilité et d'attention, plutôt que de la compétence qui néanmoins prend le dessus sur les typologies individuelles urbaines (« diables de la vitesse » etc.)

13 indique très bien ici la grande base formelle de la fonctionnalité normative britannique : l'ambiguïté qui rend les choses 'unworkable' doit être bannie.

En vacances, en Espagne, en France et au Portugal, 13 loue une voiture. Il remarque qu'il n'y a pas assez de lignes sur la route comme au RU ou il y a très souvent une signalisation sur la chaussée qui indique les priorités et les files. Dans un rond-point à Faro, au Portugal, tout le monde passait partout, il n'y avait pas de files pour indiquer où on devait se mettre selon la sortie qu'on prenait (ce qui est systématique au RU). Il se demandait donc « où est-ce que je dois me mettre ici ? ». Il a trouvé Los Angeles encore plus chaotique

Un excellent exemple de toute la structure mentale sur la normativité fonctionnelle/pragmatique. 13 montre comment la règle est la synthèse du bon sens, donc de sa perception publique comme utile, d'une acceptation en principe suivi par des résultats (sécurité pour tous) et des contraintes pratiques (ex : coût

financier). La règle est le résumé de l'utilité pratique et doit faire ses preuves en tant que telle.

En général au RU on obéit aux règles, selon 13 ; la seule exception est l'infraction des limites de vitesse. Il ne voit pas à quoi cela sert car « si vous passez un feu, vous serez arrêté au feu rouge suivant » ; « vous n'arrivez pas rapidement quelque part en essayant de vaincre le système ». Les caméras-radars ont rendu les gens plus conscients de leur comportement et « il n'y a pas moyen de les éviter. Une fois votre photo prise, c'est vous ». 13 se réfère au cas d'un de ses amis qui est un conducteur professionnel qui, selon 13, « ne roule pas trop vite » et est « le conducteur le plus détendu que vous pouvez trouver » et qui a été photographié par une caméra-radar en excès de vitesse. Il a expliqué à 13 qu'il n'avait aucune raison d'aller plus vite, d'autant plus qu'il pouvait perdre son emploi à cause d'une telle infraction. 13 utilise l'exemple pour montrer que le dépassement des limites de vitesse est souvent commis par manque d'attention et que l'introduction généralisée des caméras-radars change le contexte concernant cette inattention.

13 pense que « les règles sont bien ! [sur un ton d'évidence], c'est pour cela que moi et la plupart des gens que je connais, observons les règles ; Nous comprenons pourquoi les règles existent. Nous comprenons pourquoi les limites existent, nous comprenons pourquoi il faut s'arrêter à un croisement quand cela [(le panneau)] vous dit d'arrêter [...] nous comprenons pourquoi les règles ont été introduites : car cela relève de sécurité et tout le monde souhaite arriver à sa destination en sécurité... et nous ne pouvons pas aborder le coût des dégâts. Il est déjà assez cher comme ça de circuler en voiture... avec le coût de l'essence et tout cela... sans enfreindre la loi, sans se faire une bosse ou la causer... car les compagnies d'assurance vous taperont très fort ».

Ne pas oublier les tendances générales (passim) :

- La conception des règles de conduite en tant que « loi » ; tous se réfèrent même aux petits dépassements des limites de vitesse comme « breaking the law ».
- Petit pays avec peu d'espace
- Donc, encombré de voitures
- Beaucoup de travaux sur les routes (pas comme en France)
- Conscience de la fréquence des accidents par la clôture des routes
- Donc, grande congestion expliquée et plein d'interprétation de la conduite par rapport à cette condition
- Donc (souvent) peu d'opportunité de dépasser les limites de vitesse
- La conscience d'un taux bas des fatalités et des bonnes « statistiques » pour la Grande-Bretagne.
- Le souvenir très limité du Code de la Route
- L'importance attachée aux infractions qui, considérée dans l'absolu, donnerait la fausse impression que les participants pensent qu'au RU les choses ne sont pas très bonnes en matière de conduite automobile (en vérité, ils séparent le monde idéal du monde pragmatique qui s'exprime par les comparaisons entre pays).
- Dégressivité des limites de vitesse et réduction sur la même route « sans qu'il y ait une raison évidente ».

- Le dépassement fréquent, quasi banalisé des limites de vitesse, surtout sur les autoroutes
- Les gens qui occupent la file du milieu (surtout remarqué par les gens de classe moyenne)
- Sauter la file d'attente quand des files de circulation fusionnent
- La représentation « chaotique » des conditions où la position où l'on doit se mettre n'est pas clairement prévue et indiquée (e.g. le manque de signalisation des files)
- La critique « pragmatique » des comportements d'infraction sous l'angle qu'elle ne procure aucun avantage réel (ex : 13)
- La découverte de la supériorité britannique par la comparaison ; personne n'est bon dans l'absolu, mais nous sommes mieux que les autres (en tout état de cause, même si la conclusion ne va pas dans ce sens, c'est uniquement la comparaison qui donne du sens à la qualité).

“[...] we do not obey speed rules. I do not think anybody does that anymore”.

“free-for-all”.

“On a German Autobahn yes, but not in Britain.”

“R: Do you still stand by your judgement that most people in this country are law-abiding when it comes to driving?”

9: I think they have a respect for the law; they don't necessarily always obey it. Can we have that little semantic difference?”

“8: I can't say that there is anything wrong with the rules. It's the people that break them. [...] The only rule [-breaking] which I certainly wouldn't condone... but I can understand more easily if people are breaking speed limits in that situation, ... I mean, in a sense in London there is not that much opportunity to break the speed limits because of so many traffic lights and bumps on the road and ... just cars... but, I mean, there is a road around Regent's Park where it's just usually empty, nothing in front [...] it's a very clear road, visibility is very good and I suppose it's very easy to go over thirty [...] it's a very wide road as well; but it goes past the green so there is a time when...[hesitates]... certain points are very built up, you are aware that there might be children around so ... I certainly wouldn't break the speed limit in that situation [...] people around, and you can see what it's in front of you. But I wouldn't say 'change the speed limit', that's what I am saying, I can understand why people break [corrects herself] ... go over the speed limit in that type of situation or in a sleepy town where you are just driving through. But there is nothing wrong with the rules.

R: Do you think that in practice [the rules] should be negotiable in the sense that people should be allowed to exercise their judgement within that margin?

8: No. Because I think that's unworkable. [...] One person's interpretation of the rule is [...] very subjective [...] one person might drive down a road in a town when there are children on the pavement and think 'well, the children are on the pavement, they are not going to run into the road, so I can drive at 40 or 45' whereas [...] if there are children around the potential danger is [...] they might run into the road or... something. So, it will always be terribly subjective, therefore I think it would be unworkable.”

* 8 se réfère aux visites qui rend parfois à sa mère près de Southampton, ville côtière à distance d'environ 120kms de Londres.

“R: If you are in favour of using public transport, why not pay for it even if it is more expensive?”

[Note that the reply comes on a consumption-based mode, rather than a value-based one]

8: [Surprised hesitation] Partly because it's a lot more expensive and it doesn't get me exactly where I want to be; even if I went by public transport I'd have to walk a mile at the other end; which isn't too bad but it's, ...[hesitation] I suppose it's...

R: But you could take a taxi there. Couldn't you?

8: Well, I can take a taxi from the station at the other end, or I can take a bus and then walk a mile at the end. What I think I should do is get the train [...] but I suppose my wanting to act by principle gets swayed partly by cost, partly because it's convenient.

R: The important change would be that the price of the train be competitive, in terms of car use; that would make the difference for you?

8: Aah... [long hesitation] I'd have to make an effort to use the train. It is more convenient... [corrects herself] ...in a way it is more convenient to use the car. So, I'd have to slightly force myself..."

"If I was thinking about how we drive compared with other people, I suppose that on the one hand people here [in the UK] think of themselves as being relatively law-abiding and quite sensible whereas they think that people in main continental Europe..., that they all drive more dangerously or faster; but actually people don't drive – well, they drive better than in some countries [she laughs] – but I don't think it's [the UK] a relaxing or easy place to drive particularly; and that's because people are very much in a hurry to get to places; and there are certain rules that people do obey and other ones that they don't at all. So, I think there is a difference between how people would see themselves and how they actually are."

"I think people have very [...] split views about things like speed limits and stuff. On the one hand people think it's quite boring to stick to speed limits, but if somebody drives too fast down their own street then they think that's awful. I am sure there will be people on this street who would feel very angry if a car drives quite fast down here because there are a lot of children on this street [...] but I am sure some of these people would drive quite fast down somebody else's street. I think people are quite dishonest to themselves really about how they behave. I'd include myself in that as well"

"People focus on their safety and think merely of their own children but they'll drive and park their car and behave in a way that's actually going to make everybody else's children unsafe."

"I am not sure whether I could say there are huge differences between people, between genders and ages and class[es] based on observation rather than assumptions"

"[...] I always have the feeling [...] that the cars tend to aim at you; that's a sort of English view, it might not be right"

"[...] I think it would make sense to make it legal to overtake on the inside on motorways."

"3: [People stay in the middle lane] to avoid the lorries. They assume that the inside lane is for lorries only and that's it."

R: Do you find that [(their behaviour)] understandable?

3: No, I find it selfish."

"If the family of four of us go down to town, it's cheaper for us to pay for petrol and parking than it is to catch the bus, which is not the way it should be"

"2: I don't notice that we have had very many more restrictions on driving than we used to have.

R: You think the balance is right on that?

2: I think it has been like that for years and it seems to have worked quite well and the balance is reasonable, yes.”

“I don’t know how much difference it makes to child mortality...[(speaking to herself)] Yeah, hard to know really... I am sorry, I can’t answer that.”

“Judgementally ?”

“I don’t think it’s sustainable. I haven’t thought about it being excessive but I don’t think it’s sustainable. I don’t think we can carry on... [(she stops)]. I don’t think we can all have four cars ‘cause we’d never have really any space on the roads if we are all out there on the roads”.

“Having said that, you do have to have a structure to which everybody adheres. Otherwise, there would be chaos and anarchy.”

“I agree with speed limits. You have to have those for the well-being of society. Otherwise, nobody could get along unless there are some kinds of well-understood rules”.

Sans doute, un effet discursif flagrant de l’émission “trafic cops” (v. fiche 4).

“[...] the fact is that a lot of people are killed by police drivers, including sometimes the police themselves”.

“[...] it’s not a parking place”. “it’s a silly thing to do”.

“[...] of course, as you get older everything is deteriorating... of course it’s not really, is it? I suppose my own thing shows that I am presenting some golden age, like I said, with wind in your hair driving through country lanes, which didn’t exist [...]. So I don’t know, I can’t answer that.”

“[...] get away with it”.

“ [...] I suppose what I am actually saying is [somewhat surprised by his conclusion] ... *no* [(people do not observe the rules)].”

“I am not a burglar, so I am not going to break any burglary laws, but I drive a car so I have got far more opportunity to break those laws.”

“But there is still an English control there somewhere, I think... I think most of us most of the time, are controlled by British good manners... I don’t know, as I am talking I am becoming less and less convinced (laughs) ... I am not sure... It feels like it, that we do behave better but that’s strictly non-empirical, it’s just a gut feeling.”

“The Law is [...] quite sensible really because it stops in quite a few circumstances from severely damaging yourself.”

The rules are there to make it safer and easier [...] and in the end of course that’s all you want to do, to go from A to B and still be alive and largely intact [...].”

“Bravado. Total bravado! I mean, fearless”.

“There are a lot of very poor drivers around, not necessarily dangerous [...] not confident, lane hogging on the motorway, sitting in the middle lane ...inability to pull out of a junction ...”

“According to our statistics, speeding causes a tremendous number of accidents, so: yes, I think it is serious.”

“It would take that car three hundred feet to stop. Three hundred feet!”

[...] doesn’t deter them enough”.

“□...□ the older generations □...□”

“□...□ silly little things like that”

“[...] silly little things like that [...] that may cause an accident [...] all one’s got to do is stay there, because there is a crossing there, and by parking there they are blocking the view because people driving cannot see the kids crossing the road; kids will be kids and they’ll walk out straight in front of you and they don’t think nothing of it.”

“When I set out in the morning, I quite like it, if someone wants to come out of a turning into the major road, to be able – as early on as possible – to let him out in order to establish in my head this sort of priorities that one really ought to be thinking about when driving, which is to do it as smoothly as possible.”

“more friendly”, “caring”, “show good will to other drivers”.

“the vigilantes”

“Where am I supposed to be here?”

“You don’t get anywhere quickly by trying to beat the system”.

“There is no way escaping them. Once they’ve got your picture, that’s you”.

“The most relaxed driver you will ever be with”

“I think the rules are fine! [on a tone of self-evidence]; I think that’s probably why me and most of the people I know adhere to the rules. We can see why they are there; we know why the limits are set; we know why you have to stop at junctions when it [(the sign)] tells you to stop at junctions. We understand why the rules are set; because it has to do with safety and everybody wants to get to their destination safely... And we cannot afford any damage, any cost. It is expensive enough to drive a car, with all the fuel and that... without breaking the law and having a bump or causing somebody else... cause the insurance companies will just clobber you.”

4. RAPPORT SUR LA FRANCE

Une distance « critique » et individualiste vis-à-vis des règles, induite par la double « incroyance » envers la loi et envers la communauté.

(Rapport rédigé par Denis Duclos, entretiens réalisés et analysés par Lise Duclos)

« Je n'ai besoin de personne en Harley Davidson ». Serge Gainsbourg

Peut-être d'une manière un peu désagréable pour le narcissisme « français » des auteurs de cette étude, nous devons admettre que, s'il a une réalité, le modèle de la « conversation culturelle » intra européen nous réservera une position « négative » dans le choix qui incomberait à notre société par rapport à ses interlocuteurs.

Mais que veut dire « négatif » ? Négativité renvoie ici à une obligation de se porter en opposition aux autres énoncés constitutifs – eux, affirmatifs - de la discussion culturelle à propos du rapport entre la communauté de pratique et la loi formelle. En effet, si la conversation, à l'initiative du monde anglo-saxon sur le rôle « exclusif » de la médiation légale dans le fonctionnement sociétal, appelle d'abord – dans un ordre logique - la contre-proposition italienne du rôle « suffisant » du communautaire, et si la proposition alternative allemande d'une fusion entre communauté et loi (entre relation humaine et institution dirait le sociologue Aldo Haesler), alors, il ne reste plus qu'une possibilité d'intervention dans le même registre : celle qui consiste à réfuter l'une et l'autre position, comme en miroir de l'Allemagne.

Nous avons vu que la position « négativiste » n'était pas le privilège exclusif de la France, puisqu'on la retrouve par exemple à l'intérieur même de la péninsule italienne, avec la situation du conducteur romain (l'agnostique sans référence), intermédiaire entre le Milanais (légaliste) et le Napolitain (communautaire). Cette analogie nous indique aussi que la pure négativité s'accompagne immédiatement d'une tendance à situer cette négativité, cette position «doublement critique », comme valeur « supérieure », au sens d'une propension à mettre en cause radicalement tout le dispositif culturel, notamment pour envisager des façons plus radicales, plus ouvertes sur l'avenir. Pour plagier une phrase de l'auteur français et parisien de l'Internationale : « nous ne sommes rien, soyons tout » : telle serait la devise de l'interviewé français, quand il pallie son autocritique un peu ravageuse (le conducteur français conduirait moins bien que l'Allemand, le Suédois, le Danois, l'Anglais, l'Italien, l'Espagnol, etc.) par un discours emphatique sur les politiques générales de sécurité routière et de transports.

Et en effet, pour ne pas être réduit à un rôle d'intermédiaire passif, le sujet de la culture française tendrait à se vivre comme « synthétique », la synthèse se confondant pour lui avec la critique généralisée. De ce recouvrement entre critique et synthèse naît un style « intellectualisé » assez spécifique, chaque sujet de cette culture se sentant appelé à discuter de « toute la loi » en tant que sujet politique abstrait (déconnecté d'une communauté particulière). Mais comme il récuse aussi le rôle purement pragmatique et instrumental de la loi, il propose un discours distancié, à la fois global et peu pratique. Il est en même temps citoyen un peu désincarné, voire impuissant, et fantôme de participant à une communauté inexistante, revenant néanmoins comme collectif de ressentiment.

Il résulte de cet ensemble une configuration culturelle « complexe », quasi-névrotique, parfois difficile à dénouer et à interpréter (surtout pour un ressortissant français !), caractérisé par quelques traits saillants, effectivement tous « négatifs », sauf dans la proposition générale utopique (il faudrait que...).

Le premier trait est **la « peur de la loi »**, via celle du gendarme mais plus largement via l'institution. Cette peur d'une sorte d'occupation policière du territoire, comme on parlerait d'occupation militaire – qui n'existe à ce point dans aucun autre pays européen, et n'a d'homologue que l'anxiété de la porosité du territoire en Allemagne – n'a pourtant pas d'objet précis.

Les polices – certes répressives et peu éducatives ni préventives – ne sont pas considérées spécialement inflexibles, arbitraires, abusives ni corrompues. Il existe un respect diffus de l'uniforme, voire un idéal. Et pourtant l'expression même de la « peur » revient constamment dans les entretiens, alors qu'elle est quasi-absente des contenus sémantiques dans les trois autres pays. Nous en proposerons une explication partielle à mettre à l'épreuve : dans la mesure où les Français n'ont pas accès à la conviction d'une loi positive purement fonctionnelle entre les gens, la loi devient nécessairement une sorte de contrainte extérieure, ou surplombante, vaguement menaçante. Cette impression de menace grandit encore puisqu'on ne peut la contrebalancer comme en Italie ou en Allemagne par un contrôle de la loi par la communauté proche « des siens ». On est donc réduit à accepter un « fait de loi » qui flotte dans un espace de légitimité au fond indéterminé, voire arbitraire tout en étant reconnu intellectuellement – dans son principe « religieux » d'effet de la Constitution – parfaitement légitime. Nous aurions presque envie de dire qu'en France le Code flotte sur tous les conducteurs comme l'Être suprême de la Révolution, être divin parfois obscur dont on ne connaît pas très bien les intentions, pas nécessairement bienveillantes.

Il ne faut pas oublier que ce rapport très anxiogène à la loi en général gouverne les rapports quotidiens aux gendarmes et autres représentants de la loi, là où dans les autres pays, ces mêmes rapports peuvent être paisibles ou insatisfaits, voir irrités, mais rarement comme « transis » par « la crainte de Dieu », pour ne pas dire du Père...

En miroir de cette « peur » un peu infantile, on trouve un deuxième trait : **la culpabilité**. Là encore, ce trait est spécifique des Français, car on ne note pratiquement aucun sentiment de ce genre dans les entretiens italiens (plutôt marqués par la bonne humeur, ou l'humour noir), anglais ou Allemands (typifiés par un grand sérieux dans la description des problèmes de circulation).

Le caractère irrationnel de cette culpabilité apparaît sous deux modalités : l'obsession de l'accident canonique consistant à « renverser un enfant dans un village » (accident probablement très rare au regard des statistiques, mais symboliquement illustré aux entrées de beaucoup de nos 30 000 communes), et le côté acerbe, amer, parfois plein de ressentiment – pour ne pas dire de haine –, de la critique de « l'autre » conducteur, qui se retourne assez facilement en haine de soi (par le biais d'un « aveu » d'avoir beaucoup péché – en l'occurrence beaucoup enfreint le code de la route -).

Ce **caractère acerbe d'une critique « sociale »** constitue notre troisième trait national. Le personnage du conducteur âgé joue visiblement le rôle de bouc émissaire pour beaucoup, mais en dehors de celui-ci (voué à un contrôle médical et une surveillance de

ses capacités), il est frappant de constater que l'interviewé français ne se focalise pas sur un « type » de conducteur (comme le Jeune, l'homme d'affaire pressé, etc...). C'est vraiment « l'autre soi-même » qui est menaçant sur la route, s'il est de mauvaise humeur, énervé, stressé. Un autre soi-même littéralement coextensif avec « les Français ». (à noter, que l'expression « franco-français », assez répandue dans les entretiens... est typiquement franco-française ! On n'imagine pas un Italien parler d'un « italo-italien », ou un Britannique de « britannico-breton »).

Le rapport direct entre le ressentiment envers « l'autre en général » et le comportement au volant n'est évidemment pas établi, mais nous devrions réfléchir sur les liens qui peuvent parfois apparaître en France entre les courbes de « mécontentement » sociopolitique et les courbes de l'accidentologie. Liens qui ne semblent pas exister ailleurs qu'en France à ce point.

Là encore, il faut un peu déplier l'explication des causes plausibles de tels traits spécifiques au regard de notre théorie.

Comment ne pas subir une infantilisation culpabilisante et irritante face à une loi abstraite et comme étrangère ? Il n'existe probablement qu'un seul refuge, l'intellectualisation, c'est-à-dire une sorte de réappropriation personnelle de tous les problèmes sur une scène de citoyenneté imaginaire, là où nous pourrions enfin discuter et décider de tout sans sanction divine (ou politico juridique). Sur cette scène, chaque sujet de la culture peut déployer une conception globale critique et nuancée, toute jalonnée de questionnements, de propositions, mais aussi nourrie de chiffres, de données venant des médias et de l'actualité.

C'est ce qui donne ce caractère « politique diffus » de beaucoup d'entretiens en France, là où les autres Européens décrivent simplement des situations, et ne se concentrent sur des problèmes que lorsqu'ils sont effectivement objets de débats précis (la fluidité du trafic en Allemagne, l'efficacité du nouveau permis à points en Italie, etc.).

La question du « refuge » - si sensible avec la quête actuelle de l'idéal immobilier - prend aussi la forme de l'usage de la voiture comme abri individuel face aux stress de la vie collective - thème bien moins présent dans les autres pays- et qui se boucle à nouveau sur la peur du gendarme, puisque en fin de compte celui-ci apparaît comme autorisé à franchir la barrière de la « vie privée » ou même « super privée » qu'incarne l'automobile pour beaucoup. Il y aurait donc sur la route un « choc frontal » préfigurant les chocs réels, entre un lieu-refuge où les gens imaginent voire conversent privativement en reconstruisant des mondes idéaux, mais jamais vraiment appuyés en cela par des cultures communautaires de référence, et une situation environnementale et sociale imprégnée d'une loi toujours menaçante (comme l'intempérie).

Notons aussi une impression qui pourrait aller de pair avec notre portrait : isolé dans sa bulle, le Français manifeste une originalité imaginative, une capacité d'interprétation singulière des stéréotypes. Disons qu'on trouve des discours « non standards », des aperçus non normalisés, des « idées » surprenantes, des opinions « intéressantes » bien davantage que dans les autres corpus nationaux : mais n'est-ce pas là précisément un effet de la norme culturelle française que de placer les gens dans des situations où ils ne peuvent s'appuyer sur rien d'autre de solide que leur point de vue isolé pour « socialiser » les thèmes culturels ?

On pourrait, comme pour les autres pays, construire un « discours-type » du conducteur français, même si des variantes importantes prennent place aux articulations logiques de cette rhétorique partagée. Ce discours (ce « cours du Dire ») peut être reconstitué, quelque soit par ailleurs la façon dont se sont déroulés concrètement les entretiens, à la fois scandés par une grille de questions un peu plus rigide que dans les autres pays, et développés sous des rhétoriques « protectrices » (du genre : « ce sont les autres, mais pas moi »).

Ce propos « caché » (mais d'une évidence aveuglante au regard de l'articulation logique des assertions les plus nombreuses) se déploierait ainsi :

1. Nous sommes soumis à une loi essentiellement tyrannique et répressive (et à ses agents arbitraires), même si, en soi, le code est nécessaire.

- Cette "loi-couvercle" ne règle rien, elle est inefficace et se révèle souvent absurde dans les situations concrètes (thème proche d'un leitmotiv italien).

2.1 Elle ne fait au contraire qu'exacerber les antagonismes de catégories entières d'utilisateurs de la route, qui produisent ainsi la société non comme communauté, mais comme « lutte de catégories »¹⁴ au travers de leur identification directe à des objets roulants (personnifiés).

On peut ainsi observer quelques catégories « en guerre » plus ou moins ouverte à l'aide d leurs véhicules :

- les 4X4 arrogants
- les « Beaufs » qui chargent sur la voie de gauche
- Les camionneurs indépassables
- Les voitures contre les deux roues.
- Les travailleurs motorisés, soumis à la dictature des horaires
- les « Vieux » trop lents, amnésiques et ignorant les nouveautés du code.
- Les motards mal aimés
- les Piétons
- Les enfants ou les femmes enceintes, prêts à être choqués en voiture ou écrasés dans les villages.

- À noter que ce conflit social dramatisé *tient lieu* d'objet de regroupement communautaire, en l'absence de communauté locale ou régionale consistante. Si la France est une communauté, alors **c'est une communauté de conflit**. Pour ceux qui ne s'y reconnaissent pas (ne se laissent pas réduire à une catégorie de véhicules personnifiés), il ne reste que l'individualisme le plus solitaire.

2.2. Dans cette lutte, « je » suis personnellement situé plutôt en victime vertueuse, mais *j'avoue* que j'ai pu à tel moment participer du comportement d'un des clans agressifs. Je plaide alors coupable et m'en repens.

3. Pour pallier la « guerre civile routière », on préconise quatre types de mesures :

¹⁴ C'était déjà le thème qu'avait repéré le sociologue Luc Boltanski dans une étude sur l'usage de l'automobile dans les années soixante-dix.

3.1- des mesures ciblées d'obligation et d'interdiction :

- affirmant une restauration morale

- visant curieusement des catégories entièrement différentes que celles décrites ci-dessus (tels les Vieux, généralement voués à repasser leur permis et à se soumettre à des examens médicaux) ! -C'est le phénomène du bouc émissaire cher à René Girard, qui semble servir surtout à dériver les haines réciproques des « clans » de la route décrits parfois avec acrimonie, vers un groupe supposé faible, peu réactif et consentant.

3.2- une « éducation » renforcée dans tous les domaines de la civilité (comme si celle-ci pouvait tenir lieu de référence communautaire réconciliatrice).

3.3- un ensemble de réformes radicales du système de transports incluant :

- le projet d'une société écologique centrée sur les transports en commun, la voiture électrique, le ferroutage, et les vélos.

3.4- Toutes sortes d'idées d'aménagement ou d'améliorations sociotechniques, proposées « à bon entendeur ».

- À noter encore que *les Interviewés réalisent exactement dans leurs propos ce qu'ils reprochent à la Loi et à ses agents* : surplomber gens et problèmes au nom d'un ordre à constituer de toutes pièces, comme s'il n'existait pas « naturellement ». L'absence de loi « fonctionnelle » est donc bien un trait culturel partagé.

4. Mais enfin, après avoir « réinventé le monde », nous sommes néanmoins sceptiques sur tout cela, parce que les Français sont « incorrigibles » (à la différence des autres Européens, ou des Nord-américains, tous meilleurs).

Certes, nous avons intentionnellement « grossi les traits » de cette dramaturgie verbale, mais nous allons voir que c'est à peine excessif, les interviews françaises étant particulièrement riches en mises en scène narratives, en langage cru, en formules verbales parfois violentes ou tranchées.

Déployons maintenant cette progression argumentaire française en y insérant les thèmes exprimés par les interviewés.

4.1. La Loi est tyrannique

- Le rapport au code et à la signalisation est évoqué dès le début de chaque entretien bien que les premières questions soient sur la conduite. Cela montre que les personnes, peu influencées par notre démarche, sont spontanément attirées par le problème de « la loi ». Le climat répressif actuel, associé au nom de « Sarkozy », (2004-2005) est tout de suite évoqué. (note de L. D)

- Les gens semblent un peu perdus dans la dualité prévention/répression. Il y a du fatalisme. On est déjà dans cette société, qui est comme ça, sécuritaire. (Note de L.D.)

- En général, le rapport à la loi, à la règle est assez confus. Le discours semble plein d'incohérences : on explique dès le début de l'entretien que la règle peut être transgressée, mais qu'elle est forcément un cadre nécessaire. Pourtant, la ville déserte en pleine nuit, les feux rouges sont inutiles, les flashes à 50 à l'heure dans des villages déserts à 3 heures du matin n'ont pas de sens.

D'ailleurs, beaucoup disent que si l'on suit aveuglément la règle, on a un accident. Quand tout le monde roule à 110 sur la voie du milieu, si je veux doubler, je suis obligé de dépasser. Même si je me suis calé à 130 sur la voie du milieu, je suis « contraint à l'illégalité » pour rester dans la loi. (Note de L.D.)

L'angoisse de la norme totalisante

La loi qui obsède et fascine les interviewés français n'est pas la règle concrète, mais une norme instituée en général, une totalité :

- Tout est plus policé, réglementé, légiféré. Des villes laides et en plus du flicage. Intolérable. C'est un des facteurs qui me font monter l'adrénaline. On est impuissants. (S)

- Et puis le vocable employé est atroce, comme : « espace civilisé » ou « qualité de vie ». C'est inattaquable. Mais cela cadre les piétons, les voitures. C'est très normatif. (NM)

La règle est ressentie comme contrainte infondée...

- Je ne ressens pas avec les règles la protection du danger. Je ressens une contrainte, et pas forcément fondée ... (S)

- Des lois absurdes et terribles (S)

- C'est une logique de loi et de répression qui pour une bière vous met en infraction au code... (S)

...

...et injuste

- Il y a une différence de nature entre les deux incivilités suivantes : être mal garé en deuxième ou troisième voies, ou devant une entrée, un passage clouté, et faire un excès

de vitesse. Et pourtant c'est la même sanction, alors que les premiers sont emmerdants, les seconds dangereux. (PP)

La répression crée des situations et des enchaînements absurdes

- La répression de la vitesse allant avec des automobiles de plus en plus puissantes, on met les gens en position de devenir schizophrènes. (J. F.)

- Les jeunes veulent rentrer chez eux après les loisirs ! S'il y avait des cars, c'est évident qu'il y aurait moins de vols. C'est une série de réactions : il y a eu des prises d'empreintes sur les voitures que les gens retrouvaient d'ailleurs le lendemain. Elles ont abouti à des emprisonnements. Les jeunes ont réagi en brûlant les voitures pour détruire les empreintes. On a alors arrêté de prendre les empreintes car au moins, auparavant, on retrouvait les voitures ! Ce tout répressif est absurde ! (J. F.)

La règle inscrite dans le système n'est pas pardonnable en France. Elle prolonge le stress et l'humiliation du rapport de pouvoir ordinaire :

- A la sortie d'autoroute, direction A10, venant de Paris, vers Clermont Ferrand, il faut faire attention à ne pas louper la sortie. En Allemagne, il n'y a pas ce problème car en sortie d'autoroute il y a toujours deux voies avec retour possible. En France si la sortie est mauvaise, on est embarqué dans un système de voies sur plusieurs kilomètres, et encore sans se perdre. En Allemagne, il y a droit à l'erreur inscrit dans le système. Comme conducteur français non, si on se trompe, on est assez pénalisés.

La loi infantilise

- La propagande à propos des « barbares de la route », des délits de grandes vitesses, on se sert d'un ou deux exemples très horribles. avec des enfants. Cela permet de faire passer des lois très au-delà, d'engager des restrictions pour tous. (S)

- Le radar nous met dans une position d'enfant par rapport à l'autorité. (PP)

Inversement : la confiance en soi est contradictoire avec la loi

- Les gens ont confiance en eux, sauf s'il y a un flic à côté, sinon ils aiment bien faire ça à leur sauce. (NM)

La loi n'est elle-même pas honnête quand elle devient une « industrie » politique et lucrative

- Il y a aussi l'industrie politique de fabrication des lois et des amendes.

- L'attitude antisociale devrait être compensée par une attitude sociale, mais on lui pique du fric ! (AC)

La règle se combine avec l'absence de règle

On nous bassine avec la sécurité, mais, par exemple, me cite M, il y a une petite route vers Salernes sur laquelle il y a en moyenne un accident mortel tous les ans et pas de radars. (M)

Enfin la loi est arbitraire et inefficace

La plupart des gens sont critiques des limitations de vitesse, car ce n'est pas adapté. Elle peut être bien trop élevée à certains carrefours de villages, où il faut rouler moins vite qu'à la vitesse autorisée alors qu'il est ridicule de rouler à 130, si on peut aller plus vite sans danger. Surtout pour les motos, qui sont « faites » pour aller plus vite. (Note de L.D.)

- Les signalisations ne correspondent plus aux situations, sont faites implicitement pour les camions, sont aberrantes, etc.

- Les panneaux peuvent être en contradiction avec l'endroit, par exemple, sur un terre-plein central, de deux fois deux voies, on nous rappelle à 90 alors qu'à l'entrée la règle est à 110.

- La priorité à droite est bête (A.C)

Quand la loi, guère respectable, elle n'est donc pas respectée

La répression entraîne l'esprit de délinquance : un jeu malsain d'évitement de la règle comme responsabilité.

- On crée un système de vengeance absurde, et l'énergie bloquée passe ailleurs : on roule plus vite en campagne, là où il faudrait aller lentement... (J. F.)

- Dans un monde répressif, plus la répression augmente plus la responsabilité décroît...

- La répression, ça mène à chercher les combines pour pas se faire piquer, mais ça ne produit pas la conscience de la responsabilité sociale pour soi et pour les autres ...Ca, plus le jeu de provoc., « j'l'ai bien eu » c'est malsain. C'est un peu provoc contre provoc. (M. R. B)

- La règle prédominante, c'est celle du « pas vu pas pris ».

- C'est le jeu du chat et de la souris avec les gendarmes, et, par la force des choses, c'est seulement avec les accidents qu'on réalise l'utilité du code (X).

Limitées à la répression, les lois n'existent plus que quand il y a contrôle :

- Depuis ces derniers temps, il y a plus de flics et plus de radars, donc les gens ralentissent. Mais ça ne durera pas.

- Les Français, je crois, ne respectent pas beaucoup les lois, les règles ; ils ne sont pas très disciplinés.

- Si les Français n'ont pas envie de se laisser faire, ils ne se laissent pas faire, au travail comme sur la route..., comme vis-à-vis de la loi...

- Certains croisements, si on respecte le code, on ne passe jamais. (X)

- En France, ils n'acceptent pas, les sanctions.... Pourquoi ? C'est culturel, C'est l'Histoire des pays ; en Espagne, des décennies de répression, un rôle conséquent en France, on n'a pas connu tout ça, au contraire, la Résistance.

- Les Français ont toujours eu un problème par rapport aux lois, mais, ce n'est pas pour ça qu'on n'est pas honnête.

- Heureusement qu'il y a les lois, sinon, ce serait n'importe quoi, mais elles sont là pour être dépassés. C'est l'individu qui décide. (PP)

- Heureusement : le civisme est plus fort que la loi.

La police incarne cette loi ambiguë

La police est certes une « incarnation de la Loi », mais dans les entretiens français, la loi n'est, à l'inverse, que ce que la Police en montre dans ses comportements, ses façons de faire. Or celle-ci –en dépit de différences entre corps, CRS, gendarmeries, polices nationale et municipale, beaucoup moins marquées qu'en Italie- donne lieu à un jugement globalement « négatif ». Il ne s'agit pas d'un rapport direct –les anecdotes de P.V. sont plutôt bonhommes et sans acrimonie particulière - que d'une perception « politique » d'une institution générale, voire de l'institution par excellence. (note de DD)

- Quand on pose directement la question du rôle du policier, l'argumentaire le plus fréquent oscille entre l'idéal et ce que sont les policiers « réels ». On balance entre le fait qu'ils ne sont jamais là au bon moment, et au bon endroit, et de l'autre côté sur celui qu'ils devraient être plus « dans le préventif ». Des gens se font « détruire » face à l'administration dans des situations sociales déprimantes. On reproche aux policiers de vouloir « piéger » plutôt que prévenir. « Ils ont sûrs d'avoir les gens sur les bretelles de décélération ». Anecdote : le flic n'était pas au courant des dernières lois, et la personne a pu le prouver pour se faire enlever des P.V. abusifs.

On considère en général que la police est trop répressive, et pas assez éducative. Une expression revient très souvent, la peur. Non seulement dans l'expression devenue classique « la peur du gendarme », mais aussi pour dire que « les gens ont peur de la police ». Expression curieuse, car si l'on demande de quoi l'on a peur, il ne s'agit que des sanctions classiques et en rien d'une « délinquance policière ». Pourtant, les gens parlent bien de peur. À creuser. (Note de L.D.)

Le thème classique de la peur du gendarme prend une résonance plus globale : c'est la peur de l'arbitraire de l'Etat :

- Le rôle des policiers ? Des épouvantails, faire peur. . Quelques-uns sont un peu sadiques. Le but est de faire peur de la punition, et même de la prison. (X.B)

- Aujourd'hui, conduire : je sens la peur du gendarme tout le temps. (J. F. D)

- Quand je vois un gendarme, je mets quelque temps à me remettre. (X)

- Maintenant je ne suis pas pour qu'il y en ait partout On est trop surveillés, c'est pas leur rôle. (NM)

- Apporter la légitimité aux gens qui ne respectent pas le code ; ça devrait pouvoir bien se passer, mais c'est pas comme ça, le gendarme est la « façade des lois », c'est lui qui va punir. On a l'impression qu'il veut nous punir. Il y a sans cesse un balancement entre le flic totalitaire et celui qui discute, mais ça penche fortement du côté totalitaire. Je ne sais pas s'il y a de la conscience d'eux-mêmes ou si ce sont vraiment des pantins. Les seuls rapports que l'on a c'est « dominé dominant » et on a peur. (X)

- Tout le monde en a peur; Personnellement, je n'en ai pas peur, c'est quand même rassurant de les voir sur la route.

- Les policiers sont avant tout des ennemis. (S)

- Les policiers ont un fort pouvoir de nuisance. (S)

- Je suis pour qu'il m'épargne, alors, je ravale ma hargne, il humilie, c'est difficile à tenir. (S)

- Ils sont juste la force de la loi pour la loi dans toute son absurdité. (S)

- Détestables, haïssables. C'est l'institution en elle-même qui ne devrait pas exister. (S)

- À la limite, les flics sont dangereux, quand par exemple, en les voyant, les gens se sanglent rapidement. (PP)

Les policiers traduisent la logique d'affirmation péremptoire du pouvoir...

- On n'a pas le droit de parler à un flic.

- Le flic n'est qu'un militaire : il pense que son travail c'est de mettre en œuvre la force.

- Le jeune flic mal formé oublie d'où il a son pouvoir.

... C'est pourquoi ils sont inflexibles, insensibles.

- Ma sœur (défigurée et handicapée du visage au niveau des muscles, suite à l'accident), qui ne peut même pas mettre une fourchette dans la bouche, donc encore moins dans un souffleur, a été arrêtée pour contrôle, elle avait beau expliquer. Heureusement qu'un copain qui passait par là connaissait le gendarme et qu'il a pu expliquer le cas de figure, sinon, le policier : cet obsédé » textuel ». (M)

- Les Policiers devraient être plus réconfortants, à l'écoute, que dans l'observation, ou la surveillance... (NM)

- Il y a des exceptions : « je préfère leur côté humain, discuter ... Exemple, quelqu'un qui a trop bu et 500 mètres plus loin, les keufs m'arrêtent et après une

discussion avec les policiers, j'ai réussi à repartir, alors que j'n'avais pas de papiers; ça fait du bien ». (X)

- Mais ils devraient apporter quelque chose de pas seulement négatif, ce côté mécanique. (X)

- Par exemple, un gendarme qui arrête quelqu'un qui a trop bu, il pourrait le mettre sur le côté, à dégriser Plutôt que de le punir.

La police affirme le pouvoir par tous les moyens ; elle est provocatrice et rusée

- Autant la police, c'est respectable pour limiter les excès de vitesse, autant si c'est pour embêter le monde, c'est pénible, vicieux, dément. J'ai l'exemple d'un jeune qui roulait et qui avait affiché son numéro de téléphone sur sa voiture, pour la vendre. Les flics l'on appelé quand il roulait, il a décroché. Et hop, infraction de téléphone au volant et ils l'ont arrêté, c'est de la provoc presque, c'est aberrant. (MR. B)

- Je n'ai pas de prévention contre eux. Le jeune, le méchant, le vieux, c'est le bon (*bad cop, good cop*). C'est bien joué, bien planqué, c'est normal, mais ça crée un rapport de ruse. (JM)

- Le policier ne respecte pas ses propres règles

- Il doit donner l'exemple... dans le métro par exemple, une compagnie de CRS qui passent par-dessus les portillons, ça la fout mal ; c'est valable pour la ceinture ou pour les voitures banalisées à la Starky et Hutch.

- J'ai vu un gendarme sans ceinture. J'ai été étonné. (PE)

La police est là « pour l'argent »

- Actuellement, c'est commercial, les procès-verbaux, les contraventions, d'ailleurs, ils se planquent, me dit-il, ils sont là pour le rendement, et encaissent. Il faut faire « tomber les clients ». Ils sont plus souvent à des endroits où ça rapporte de l'argent, que là où il y a danger. (JC)

- Avant, y avait les bandits de grands chemins, aujourd'hui ce sont les flics de grands chemins, mais maintenant, tu perds seulement la bourse. (AC)

La police est au fond au service de la guerre des classes

- Il n'y a pas des flics impartiaux ; ils ciblent pile poil ceux qu'ils veulent arrêter. Par exemple j'ai vu qu'ils avaient arrêté 4 voitures. Sur les 4, il n'y avait que des jeunes de couleur. (J)

- Ils sont anti-jeunes, anti-blacks, anti-arabes.

- Répression ou prévention ? Ça dépend : par exemple, on sort du resto : on n'avait pas mis la ceinture. On a été arrêtés mais on n'a pas eu de P.V. En théorie (Sarkozy) il y aurait dû y avoir l'alcootest. Ça se fait en fonction des clivages sociaux.

- Si c'est une Mercedes, ils vont plus facilement laisser passer, si c'est une voiture pourrie, ils vont t'arrêter. Mais aussi quand c'est une belle voiture et qu'il y a des noirs ou des reubeus dedans, ils ne devraient pas être dedans selon les policiers... (F)

Ce style de police incite à l'incivilité

- Il y a très peu de préventif par rapport à la répression, or, le flic ne peut être tout le temps là, alors que le préventif nous reste.

- On en rencontre rarement (des policiers) qui font en sorte qu'on ne refasse pas le truc après. (JC)

- Le côté rigide du gendarme nous dit : surtout ne vous fiez pas à autrui, soyez dans la norme. Alors que l'Etat, la norme, ce devrait être soi-même ou un copain, ou n'importe qui, avec la justice en garantie.

- C'est dommage que ça soit la peur du gendarme qui fasse baisser l'alcoolémie. (D)

L'opposition à l'arbitraire des règles révèle une « communauté d'incivilité »

- Une seule personne nous dit que les appels de phares pour avertir qu'il y a des flics est « anticivique ». C'est le thème du chat et de la souris avec le policier, les gens qui font des courses sur la voie de gauche, ceux qui se refilent les emplacements de radar, la première voiture se prend le radar mais pas la seconde, prévenue par la première, les gens ralentissent juste à l'endroit des radars (« il paraît qu'on va en mettre 1000 »). L'absence de règles ou des règles inapplicables peut favoriser la solidarité entre les gens (warnings, tacite passage de tout le monde à des feux de travaux mal posés, etc.), et réveiller une vie communautaire minimale en général absente. C'est « un plaisir » de se rappeler qu'on existe en dehors des règlements. De même qu'on se sent davantage exister quand le système capote, par exemple, les embouteillages massifs. (Note de L.D.)

Le choix « répressif » -ou plutôt de démonstration constante du pouvoir- unanimement constaté entraîne l'effet contraire à ce qui est souhaité ; la participation civique est découragée, l'individualisme irresponsable est encouragé. Pour être objectif, admettons que c'est d'abord dans la rhétorique que se produit cette conséquence : elle vient servir la suite du propos qui est d'affirmer à la fois le caractère de « guerre sociale » de la société, et l'inéluctabilité des mesures autoritaires seules capables de contrebalancer le découragement individualiste auquel chacun avoue s'abandonner. Le discours sur la police illustre un point aveugle du système argumentaire français. Il occulte la reconnaissance du fait que chacun participe à l'autoritarisme contre soi-même. A mesure que le discours se déroule, en effet, il se boucle sur sa propre nécessité interne, et notamment, comme nous allons le voir plus loin, sur une sorte de violent emportement imaginaire contre tout ce que le sujet considère négatif (*il faudrait interdire, je hais les 4X4*, etc.). Il ne faut pas perdre de vue, cependant, qu'en France « tout se termine (encore) par des chansons », ou tout du moins que cette « fâcherie véhémente », plus présente que dans aucun des entretiens dans les autres pays, est davantage théâtrale que sérieuse. N'empêche qu'à l'instar de la « peur du gendarme », on peut ressentir une certaine peur à entendre les interviewés dans leur moment « propositionnel » ou « dénonciateur »... (D.D.)

4.2. Ainsi au service du pouvoir, la règle formelle va exacerber les antagonismes socio-routiers et non les apaiser

Des contradictions insolubles sont inhérentes à la société

- Soit il n'y a pas d'embouteillage et les gens empêchent les autres d'aller vite, soit, si vous respectez la limitation, les autres vous le reprochent. (G.M)

La route est le monde de l'inégalité sociale

- Ce sont les riches qui ont moins de chance de mourir en voiture. (J. F)

- On a deux fois plus de chance de se tuer en 206 qu'en Audi. Il y a inégalité sociale devant le risque. Avec trois tonnes avec une Audi, on s'en sort. Le puissant, le riche, le « au dessus de la loi ».

- Un copain flashé à 2 kms au dessus alors que l'ambassadeur comme par hasard le flash n'existe pas pour lui. (J)

- Arrive une énorme Mercedes qui ne m'avait pas vu en mob, et me bouscule. Excédé, je mets la béquille et toque à la fenêtre. Des travailleurs lancent : vas y, fous-y dans la gueule au bourge ! La lutte des classes en voiture !

- Il y a un rapport social aussi : une grosse voiture en fout plein la vue. Je suis plus important, j'ai 18 ans, toi beaucoup plus et t'es de la merde.

- Le beauf routier qui charge. (A)

La route est un champ de distinction et de compétition sociale

- La voiture est un moyen de reconnaissance dans la société, pas seulement la marque, mais c'est aussi une façon de rabaisser les autres en allant plus vite. L'un va coller pour doubler, mais l'autre accélère, le premier est énervé, il fait des appels de phare.

- Montrer sa classe sociale, plus rabaisser les gens et se persuader qu'on a une meilleure conduite, ça ne donne pas des conducteurs mais des pilotes. C'est exécrable, mais ça peut être ponctuel comme comportement ; Il y a les appels de phares, le klaxon ou, plus mesquin, on empêche quelqu'un de doubler, l'air de dire : « je suis dans mon droit » On a l'impression que la conduite est un cercle social à part entière, On peut y décharger sur autrui la haine qu'ils ont, on peut se défouler, se vanter, arriver vite ; montrer qu'on n'a pas peur du danger ; qu'on a la maîtrise du véhicule et qu'on rien à faire de l'autorité : je suis autonome ... pour moi et les autres... ; Ce qui est dangereux c'est ça : ma prise de risque pour montrer qu'on est au dessus des lois. (X)

Cette guerre est d'autant plus sérieuse que la voiture est un moyen pour le Pauvre d'être reconnu

- Aux barres HLM du Moulin du Lièvre, ça devient des taudis, et la voiture est très importante. Pour les enfants, c'est pâtes et café au lait, mais il leur faut une belle voiture. (N W)

- Les Français accordent un budget important dans la vie à la voiture, c'est une valeur surajoutée, une valeur sociale. Je suis content si je peux montrer une belle voiture puissante Le budget de la voiture est important, un enfant, une voiture neuve. La voiture doit suivre la manière de vivre. (NM)

Toutefois la guerre socio-routière révèle une conflictualité bien plus générale entre chacun et tous, qui finit par rendre difficile ou impossibles toutes les solidarités même catégorielles. Il y a « l'autre » de l'irritation généralisée : le camionneur qui décharge n'importe où et bloque la circulation, le beauf incivil, l'urbaniste, le piéton rêvassant, le 'colleur au cul, le jeune qui "rodéote", etc, etc.. ».

L'autre, ennemi

- Il m'a énervé donc je le double. (F)

- Ils s'énervent vite entre eux. Moi, par exemple, si je suis fatiguée, je prends le volant et je m'en rends compte tout de suite, je roule moins vite, je suis moins assurée, c'est la fatigue. . Devant ça, un tempérament nerveux klaxonne, insultes, baisse la vitre, très vite, ils ne supportent pas que tu ne conduises pas comme eux. Par exemple, si tu respectes du 50 km/h sur le pont, tu as droit à des bras d'honneurs, des doublages, des insultes. (MR. B)

- J'exècre particulièrement ceux que l'on rencontre le plus souvent sur autoroute et chez les hommes notamment, le collage de cul, en dépassement ou sur les bandes rapides, au loin, ils appellent de phares, clignent, arrivent en vitesse et collent au cul, pour dépasser, avec tout les risques que ça incombe. (D.L)

- Les mal garés, ça m'énervent. (PE)

La guerre « socio-ethnique »

Les jeunes du 93 : off limits !

- Je traverse le 93 des routes où je stoppe au vert car il y a des rodéos, assez spéciaux, de nuit en particulier. Là, on est hors des limites. Ce n'est pas spécifique aux voitures. Pour faire une analyse facile, la voiture est un processus organisant les individus qui ne savent pas les limites. (G.M.)

- d'autres jeunes sont plus flippés, plus imprudents qui s'accrochent à la poignée de la porte. (X)

Un pour cent de Fous du volant...

- Nombreux sont pour la ceinture pour soi, mais « le voisin fait comme il veut ». Beaucoup ne veulent pas avoir de « flicage » sur ce point, mais l'enchaînement argumentaire est significatif : ce qui vient souvent après, c'est « le fou du volant », le bolide, ou des phrases du genre : « il suffit qu'il y ait 1 % de la population, qui vont avoir comportement dangereux avec la vitesse ». Ceux là, dit-on, on ne pourra jamais les arrêter, ce qui pousse à désobéir à la loi afin d'être en sécurité en évitant le dit fou au

volant. (Curieux, le Fou du volant n'attire pas l'argument en termes de vertu civique, en revanche, le « Vieux » qui conduit mal, oui). (Note de L.D.)

- Le Français, grande gueule, ne se laisse pas trop faire et tant mieux, car être des moutons, ce n'est jamais positif, mais puisque la règle n'est pas la même pour tout le monde, cela pousse au non respect. Chez les ados, et ça reste chez les jeunes adultes, la mentalité est rebelle. Il y a de la violence symbolique devant la face immigrée dans la rue, ça se paye, vu qu'on ne veut pas m'intégrer, je ne vais pas tendre l'autre joue. Et de génération en génération, ça ne s'arrange pas ; à la deuxième génération, le Français est toujours raciste, le délit de faciès continue, je ne trouve pas de boulot. Donc, ça se renverse : je suis fier de mes origines, et j'en suis fier contre les autres.

Parmi les ennemis, se distinguent néanmoins quelques groupes plus compacts : les 4x4, héros de la guerre sociale, mais aussi les "rodéistes" (jeunes).

Il s'en déduit un conflit civil qui commence par transformer les gens en « véhicules en lutte ».

- « la voiture en civil », (J. F. D) « le respect entre deux véhicules » (N), « les 4x4 se sentent plus forts » « les voitures autour ont tout vu ». (G M)

Je ne m'explique pas un scooter sans casque, (X) Les camions est comme les sages de la route. (X)

- La voiture a une incidence énorme, comme si l'on était en osmose avec son véhicule. Tout dépend de ce que nous propose la voiture, « douce même si elle est puissante ». (NM)

Une fois caractérisés par leurs « armures motorisées », les personnes ainsi transformées en classes de véhicules sont envisagées comme des combattants de la guerre socio-routière.

Les 4x4

- Le pourcentage de 4x4 qui laisse passer les gens doit être inférieur aux autres voitures. (N.E.)

- J'ai une antipathie pour les conducteurs de 4x4, des chars d'assaut, des signes extérieurs de richesse. On imagine des gens qui vont avec ces engins en forêt avec un sentiment de dominer tout le monde, les gros phares, un côté front national qui me déplaît, mais c'est absurde, il y a sûrement des conducteurs de 4x4 très charmants. Mais bon, c'est au niveau des stéréotypes. (PE)

- Le 4x4 dénote une certaine conduite, on est gros, on impressionne et c'est pas justifié. (N.N)

- La mère de famille qui va chercher son enfant en 4x4 c'est ahurissant. Si on a une remorque oui, mais sinon, ça draine souvent des petites blondes siliconées ou des petits bruns, chaînes en or, complexés par leur taille. Je suis contre les 4x4; leur caractère d'intouchables, de supériorité et qui se foutent des autres. (N.N)

- Moi, je suis pas 4x4, c'est l'agressivité, la musique à fond, le bruit du moteur. C'est esthétiquement très laid. (JM)

Les motards

- Mais il y a des gens qui ne supportent pas les motards, qui les poursuivent, déboîtent sans clignotants ; combien de fois j'ai failli me coucher ? Il y a plusieurs mentalités de motards : certains foutent des coups de bottes dans les portières et se cassent. C'est lâche et bête de faire ça. C'est comme une vengeance contre les conducteurs d'auto ; Au lieu de voir les possibilités de chacun, c'est la concurrence, l'animosité bête, la guéguerre.

- Depuis récemment, j'ai un problème avec les motos, y'en a de plus en plus à Paris, alors que leur conduite est un peu « Italienne », opportuniste ... Il y en a de plus en plus aux stops qui nous font comprendre « nous on est les seigneurs de la route » 2^{ème} et 3^{ème} file c'est leur espace, le symbole du cow-boy, qui revendique sa place de façon agressive. (JM)

- Les deux roues anticipent le déplacement des voitures, 80 % du boulot consiste à anticiper les mouvements, à voir à l'intérieur. Sentir une conduite nerveuse par exemple, celui qui va débouler sans clignotant, se met à gauche, les rétros repliés, on voit le regard.

Les scooters

- Les scooters font très, très peur aux conducteurs : Pas de code, pas de permis, pas de légitimité sur la route et il y a toujours des scooters qui doublent par la droite, par exemple, aux ronds-points. (X)

- assez bizarrement les conducteurs sont moins agressifs envers les piétons ; les laissent passer en souriant, et les cyclistes, sauf exception des scooters. (X)

Les « vélos » sont plutôt placés dans le camp des victimes

- « J'angoisse pour eux » (les vélos). (N)

- Avec les cyclistes, c'est dur d'éviter les conducteurs qui s'énervent entre eux, ça la menace dans leur vie ; c'est évident qu'une voiture est plus forte qu'un vélo. (F)

Les poids lourds

- La vitesse des poids lourds fait peur, ils vous rouleraient dessus ; c'est leur boulot, mais...

- Les camions roulent vite, des fadas Pour les dépasser, il faut dépasser les limitations de vitesse. (JC)

Fort rares sont les discours qui manifestent, par contraste, un amour inconditionnel des conducteurs de poids lourds :

Les camions sont comme les sages de la route. Ils sont plus intègres, plus respectueux des règles qui ne sont pas dans le code, dont on parle au permis, Ils se dépassent poliment entre poids lourds, avec appels de phares. Ils ont plein de nano comportements, comme en Italie où ils changent de voie pour te laisser passer. (X)

Les « routiers slaves »

- Les routiers slaves, des fois sont complètement barjots, on se demande si ils ont le même code.

Ensuite seulement, on va trouver des discours désignant des « gens » comme responsables de la conflictualité sur route :

Encore sont-ils souvent déterminés par origine géographique :

- Les étrangers

En Allemagne et en Suisse, il y a une répression et une réglementation plus fortes. Des copains frontaliers disaient qu'ils en profitaient quand ils étaient en France : en France, ils viennent faire la fête, ils « bombardent », ils « canonent » bien plus vite, car il y a moins de contrôle sur l'alcool ... (MR. B)

Les gens du sud

On a coutume de dire que les Niçois sont plus impulsifs que les Picards... (J.M)

Les Parisiens

- Le Parisien met son clignotant et il tourne sans regarder sa vitesse, il se déporte très lentement sur le milieu de l'autoroute, ce qui fait ralentir tout le monde. Là, il se met dans la file et ne bouge plus, c'est aux autres à s'adapter, il n'y a pas de partage. C'est spécial aux plaques 75....

- Les Parisiens conduisent mal, ils ne sont pas habitués à conduire, y ralentissent pour la moindre chose. (AC)

- Les Parigots freine dans les virages. Ça irrite ... (AC)

- En Ardèche, ils dépassent pas le 60 km/h d'habitude, car les routes sont sinueuses.

- Doubler un Parisien. Ne pas le suivre de trop près sinon la reprise simple ne marche pas, vu qu'il accélère en douce.

Plus rares sont les énoncés visant des catégories sociales proprement dites comme les jeunes, ou les femmes.

Les femmes au volant

- Les femmes coupent leurs virages. (AC)

En revanche, d'abondants discours sur les Vieux (conduisant lentement, mal, oubliant ou ignorant le code, etc.) font penser que la culture française tend à résoudre la conflictualité sur la route en se choisissant des boucs émissaires « faciles ».

Beaucoup d'interviewés (même âgés !) visent les personnes plus âgées en boucs émissaires : c'est la grand-mère qui ne connaît pas le rond-point, le papy qui s'endort, celui qui a des réflexes exagérés et 5 accidents dans l'année, celui qui... Beaucoup, disent qu'il faudrait que les Vieux repassent leur code, « comme aux Etats unis où il y a un permis renouvelable, régulièrement tous les dix ans ». (Note de L. D.)

- Il y a la génération de ces maris qui ne voulaient pas que leur femme conduisent. Ceux là, mêmes impotents, mêmes âgés ils ne s'arrêtent pas ! Le papa de DD aime et a toujours aimé conduire, mais il a conscience que c'est loin pour venir de Dijon. Son fiston va le chercher Y a des vieux, c'est dur pour eux de se dire que c'est fini. Des fois, ils prennent l'autoroute en sens inverse sans en avoir conscience. Pas tous...

- Et c'est pas la famille qui peut faire quelque chose. Il faut qu'ils prennent conscience eux même. Il faudrait que ce soit extérieur, comme le médecin de famille qui leur dirait : attention, là ça devient dangereux, il faudrait les faire lâcher prise mais en douceur, sans interdit ni pénalité pour le vécu...

- Le vieux qui fait du 20 à l'heure, qui boit du matin au soir, c'est dangereux, mais quand on le connaît... (A)

- On oublie le code trop complexe, on devrait avoir régulièrement une formation gratuite et obligatoire, repasser le code à partir d'un certain âge. (N. E.)

Les personnes âgées sont lentes sur l'autoroute, elles ne se décident pas. (X)

- Le tracteur, on peut le doubler, mais le vieux qui roule à 80/90, c'est plus dur, arrivé au feu rouge, j'étais au point mort, j'entends un freinage derrière, une voiture arrive très vite et me passe devant au rouge. Il me prend pour un abruti ? Où est-ce un vieux monsieur ?

- Le permis probatoire, ce n'est pas une bonne chose. Les « vieux » conducteurs avec de vieilles habitudes, ils sont plus dangereux, ils roulent de très près. On devrait leur enlever 3 points pendant le test. Le jeune a droit à une deuxième chance.

- P a repassé le code car elle a d'abord passé le permis poids lourds; et elle avait oublié le code, alors elle imagine à 60 ans ! En plus le code change. Il faudrait une séance de réévaluation, un rappel tout les dix ans et tout les 5 ans pour les plus de 60 ans.

- A 60 ans, certains n'ont plus les notions de rien, ni la vue ni l'ouïe. Ils deviennent des dangers publics. Il devrait y avoir plus de contrôle à ce niveau là. (NN)

Très rares sont les mises en cause des puissances économiques

L'industrie pharmaceutique ? Les médicaments sont responsables d'accidents (le lexiomil trouvé dans la boîte à gants de l'accidenté...).

- Le conducteur était sous médoc, traitement psychiatrique lourd Sans cela, l'accident n'était pas possible : il y avait 700 m de ligne droite ! Et c'est vrai, sur le coin, plein gens prennent des somnifères pour dormir, on pourrait croire qu'en campagne, à cause du calme, mais en fait ils ont plein de traitements. Sur la route, ça ralentit les réflexes, je pense que ça joue. On met bien des choses sur le dos de l'alcool, ça c'est évident, mais

est-ce qu'il n'y a pas aussi autre chose, l'alcool plus le traitement ? Il y a un moment, dans n'importe quel accident, si sous l'alcool, on ne devrait pas chercher pas autre chose. (MR B)

4.2.1. Les victimes

L'envers du bouc émissaire est la victime. C'est pourquoi, à la différence des autres pays, le discours cadre français a une tonalité « victimaire » spécifique.

Les femmes

- Dans le sud, dans les rapports hommes femmes, il y a des restes de machisme, ils ne sont pas galants : « je suis un mec, je passe avant » P raconte qu'hier, alors qu'elle était très en retard pour emmener sa fille à l'école, sur une descente d'un boulevard avec 2/3 files ; au feu, elle s'avancait pour avoir de la visibilité, et un homme avançait en la lui cachant. Et, il insiste jusqu'à ce que tu te rabattes. Si t'es une femme, tu te fait engueuler. (PP)

- P raconte qu'elle même a fait un "pétage" de câble hier : il y avait encore une voiture garée devant l'entrée de son parking ! Elle a failli lui crever un pneu. Le mec qui déboule et l'insulte. P a eu peur : les cousins, les frères, alors qu'elle est toute seule et ne sent. Pas rassurée. (PP)

4.2.2. Les catégories « hors guerre » : handicapés et ruraux

- les places d'handicapés, pour moi, c'est tabou : il est très rare de les voir prises, elles sont très respectées. (PE)

Certaines expressions frappantes reviennent aussi bien au Nord qu'au Sud et s'il y a des différences importantes, elles surviennent plutôt entre campagne et ville. A la campagne, il y a toujours le côté balade, descriptif, on roule moins vite qu'en ville, on est en vacances, même quand on va faire les courses ou qu'on se rend au travail. Alors qu'en grande banlieue, on ne pense qu'à aller d'un point à un autre, tout à proximité. Les gens de la campagne pensent conduire mieux parce qu'ils font plus attention, ils sont plus calmes. En ville les gens pensent conduire mieux parce qu'on est bien aligné, tout est réglé. Mais chacun peut utiliser aussi le discours inverse, le stress oblige à plus de précision. La campagne endort, distrait, etc.

Cela dit, chacun note qu'il existe des lieux, des « sociétés locales » particulièrement polies (Nantes, etc.). Mais on se demande comment c'est possible. On ne peut pas rattacher cette expérience à des stéréotypes (Nord Sud, par exemple). Inversement, la différence sociale supputée joue : « les 92 qui font des queues de poisson ». (Note de L.D.)

Les gens de la campagne sont plus habitués à la diversité d'infrastructures - de l'autoroute au chemin boueux -, à la différence des jeunes gens des villes, très « standardisés ». (Note de L.D.)

Une forte imprégnation des entretiens par la « culpabilité : « Je participe à cette guerre, je plaide coupable, mais je m'amende. »

4.2.3. L'aveu... d'une communauté inavouable

- La seule communauté de référence palpable entre les interviewés, c'est celle de l'aveu de participation au « mal » socialement répandu. Cela s'opère par glissements entre l'autre et soi.

- Lors du premier quart d'heure, quand on essaie de comparer comment ils répondent à la même question, on s'aperçoit que les gens partent souvent de la même façon, d'abord négativement sur les autres, pour se rapprocher d'eux mêmes, et enfin pour tenir compte des autres. « Mais pourquoi ce vieux bloque la troisième file, si tout le monde dépasse la vitesse, je suis obligé d'aller encore plus vite pour le doubler ». On explique que l'autre est plus violent que soi même tout en disant que « j'étais comme ça quand j'étais jeune », mais qu'il faut maintenant faire un choix. (Note de L.D.)

On est tous différents sur la route comme dans la vie » : tout le monde parvient par ce constat à une sorte de conscience d'un collectif, mais plutôt d'un collectif un peu passif, victime. (Note de L.D.)

- Les interviewés commencent souvent par des remarques négatives vis-à-vis des comportements des gens, on parle de mauvaises conduites, de gens pressés, etc. Des explications qui font que certaines situations existent, mais dans un deuxième temps, on s'y situe soi-même. On « avoue ». (Note de L.D.)

- A noter cependant : les accidents eux-mêmes ne sont pas du tout racontés en termes de fautes. Ils sont souvent cités de façon un peu cynique, voire humoristique. Les explications portent sur l'inattention, le manque de chance, les circonstances, la fatigue, les jeunes qui rentrent de boîte, sont beurrés et ne connaissent pas bien la conduite, les conducteurs qui s'endorment. (Note de L.D.)

- Encore moins qu'ils ne parlent de faute, les gens ne lient pas l'accident à un suicide caché (sauf un interviewé « original »), ou à la dépression (sauf allusions pas très conscientes, « le jeu avec la mort », « on y pense », suivies de dénégations.). La culpabilité est très présente mais déconnectée des narrations directes. C'est peut être significatif. (Note de L.D.)

4.2.4. Quand je ne suis pas coupable... mon petit frère l'est.

- A propos des rodéo de périphériques, des rallyes, des circuits qu'on fait quand on est jeunes, il y a le discours des amateurs de vitesse « frustrés » qui rentrent dans un discours un peu classique pseudo moral : je l'ai fait mais je ne le fais plus, mais c'est mon jeune frère qui... (Note de L. D)

- Dans la plupart des entretiens, les gens sont installés dans la critique des autres, les mauvais exemples en premier, et disent se retrouver dans des situations pas possibles. Ils parlent alors de leur « énervement ». C'est aussi une clef plus générale, une sorte d'irritation, de négativité pour parler de tout. Une mauvaise conscience et une culpabilité aussi. Ça vient en même temps spontanément sur la police et sur les gens. (N de L.D.)

4.2.5. Néanmoins l'autocritique lucide est couramment pratiquée....

- Par exemple, pour les changements de voies sur le périph, moi, j'ai tendance à accélérer alors que ma copine est beaucoup plus attentive, pour être plus sécurisée, quitte à bloquer la voie pour la fluidité, mais je suis agressif car je suis en attente que les autres fassent la même chose .et je klaxonne pour ça, je n'en suis pas très fier et ça n'arrange jamais la situation. (X)

- Comme pour l'exemple de l'alcool, pourquoi pas des transports en commun, et des taxis de soir ; sans tenter la limitation de circuler ? Sinon c'est normal que les gens n'aient pas envie de les respecter ; c'est limiter les petits moments de sociabilité, c'est la culpabilité, il faut porter le fardeau de la société alors qu'on n'est pas responsable. D'autant qu'il y a une contradiction, par exemple les discours de responsabilisation, alors que le code de la route déresponsabilise.

- Il y a une interdiction du portable, car le conducteur n'est pas à sa conduite et moi ? Est-ce que je suis dangereux quand je médite ? (JM)

4.2.6. L'accident peut être thérapeutique....

Souvent l'accident est pédagogique, initiatique, purifiant (cathartique) : il change la personnalité au volant ou dans la voiture : la personne qui a vécu un accident est celle qui ose faire ralentir le conducteur. (Note de L.D.)

- Seul l'accident, le gros choc, peut faire changer les perceptions et les habitudes définitivement. (X)

4.2.7. ...mais nourrit la culpabilité : le fantasme de l'enfant au ballon

Le rapport à l'anxiété, ça passe de l'ordre de *l'enfant au ballon*, signal de prévention favori aux entrées de villages, abordé par une personne du nord et une du sud, quand les gens s'endorment. C'est le symbole de ce qui peut arriver, de ce qui est décrit comme accident « horrible », le gosse qui court après le ballon, la chose que personne ne voudrait avoir comme accident. Ça revient souvent. D'une façon générale les mots « peur », « angoisse », reviennent assez souvent. (Note de L. D.)

- Il me revient une image initiatique, il y a 20 ans, j'en avais 30, une personne, un enfant du village qui traverse avec un ballon, je me suis arrêté au dernier moment. J'ai eu très, très peur. Depuis j'imagine toujours ce qui peut arriver à tout moment, je m'administre des « enfants ballons », je m'admoneste une injonction, tu peux louper un cours, rater un rendez-vous, faire un tonneau, mais l'idée de l'enfant ballon, non. C'est une scène qui s'accroche aux soucis. (JM)

Ma hantise, c'est le gamin qui court après son ballon. (JC)

- Les gamins qui passent au dernier moment, c'est mortel, on peut pas les éviter. D'où, l'importance dans les villages de ne pas rouler vite. (MR. B)

4.3. Toute cette conflictualité, extérieure au sujet, ou intériorisée par lui ne crée pas pour autant de solidarité :

4.3.1. Elle pousse au contraire au repli individuel

- Quand il y a des embouteillages, si tu es en vélo ou en scooter, les voitures ne font rien pour te laisser passer. Au contraire, elles se resserrent. Ils n'y a pas vraiment d'entre aide. (F)

- C'est l'anonymat, pas de dimension solidaire. (PP)

- A Paris, c'est plutôt des relations de pouvoir, de force. (F)

- Une exception, les motards :

- Les motards sont bien plus solidaires entre eux que les voitures ; ils jouent les cow-boys ici c'est la belle vie. (NN)

- On évite de se regarder, ce serait une « incursion dans la vie privée » ; Même moi, je tourne la tête, comme s'il me surprenait. Il faut avoir son champ privé. Il ne doit pas y avoir de communication, de sympathie. (NM)

- Dans l'échantillon, il y a beaucoup de pères et de mères qui amènent leurs enfants à l'école, ils sont dans la contrainte du transport, et développent des discours contradictoires, comme le professeur d'économie qui dit que c'est un sas de décompression pour aller au boulot, pour déclamer son théâtre, préparer ses cours, et en même temps, il affirme que c'est aussi le côté violent de la voiture qui ressort à ce moment, et potentiellement dangereux, dans ce moment d'oubli. D'autres ont débouché sur un débat mortuaire : « je n'ai pas connu la guerre, mais les seuls morts que j'ai connus, c'est sur la route ». On évoque son côté héroïque, c'est la vie, il y a des choses à risque d'ordre individuel, alors qu'on connaît bien les statistiques. (Note de L.D.)

4.3.2. Le bonheur sans la loi et sans la communauté !

- Si je ne roule pas comme un fou, les questions de loi ne me regardent plus, comme dans la chanson de Gainsbourg chantée par Brigitte Bardot « *je n'ai besoin de personne en Harley Davidson* ».

- Le train a une image sociale, la voiture c'est la liberté de comportement, chanter à tue tête, faire des déclamations théâtrales, mettre la musique, la radio. Il m'arrive de programmer un départ à telle heure pour avoir une certaine émission en voiture. (JM)

4.3.3. Prendre conscience collective... de son isolement

L'un des interviewés parle de « l'Embouteillage », une pièce de théâtre de rue où il a joué. La leçon en est qu'à cette occasion, « on se rend compte qu'on est des êtres

humains, entassés dans leurs petites bulles, alors que d'habitude on ne s'en rend pas compte ». (Note de L.D.)

4.3.4. Il n'est évoqué que très peu de conventions informelles :

- L'une qui participe de la guerre socio-routière : le traditionnel appel de phares pour prévenir de la présence de policiers.

- L'autre, plus rare encore : Un code informel non reconnu comme tel : la « fermeture éclair » sur les entrées de périphériques à Paris.

« Quand on entre à Paris par le périph, ceux qui rentrent n'ont pas la priorité; il y a un consensus qui existe, et qui est pas mal du tout : chacun à son tour a la priorité, une voiture déjà dedans, une qui rentre, etc. ».

4.4. A défaut de solidarité, réduire la guerre routière impliquerait des mesures globales :

Un grand intérêt à la discussion politique médiatisée

Beaucoup sont en interactivité avec l'actualité (Exemple, sur les phares de jour recommandés pendant une période). Mais ils n'ont pas la même sensibilité aux exemples cités par les médias. – il y en a pas mal qui ne savent pas ce qu'il en est des nouvelles lois -. (Note de L.D.)

Il y a beaucoup de réflexions sur les chiffres, les gens font référence aux données. (Note de L.D.)

La tendance au discours de politique générale (comme suppléance « hystérique ? » à l'isolement réel de chaque individu).

Je suis favorable au ferroutage, selon les types de marchandises. Il faudrait rééquilibrer les routes et les voies de fer, développer les transports en commun, comme le tramway, évacuer les voitures. On pourrait développer des systèmes comme le taxi électrique, à un moindre coût et géré par la commune. Développer, comme en Hollande, le vélo, par louage, ou prêt pour vivre la ville.

Par rapport à la pollution, il serait bien de développer un système de combustion alternatif, la combustion à l'eau, l'électrique.

On devrait proposer, inventer

On devrait savoir la voie dans laquelle est prise le flash (H.M).

- Il faudrait imaginer un système acoustique de dépassement des vitesses, car avec les voitures modernes, on ne se rend pas compte de la vitesse. (H.M)

- Il faudrait un extincteur valable à la fois pour l'essence et pour le gazole par voiture. Et savoir s'en servir (je pense à mon voisin qui n'avait qu'un extincteur qui n'avait pas fonctionné).

On devrait pouvoir mettre plus de vélos, de poussettes dans les trains, les transports en commun. Ce serait génial de pouvoir mettre les deux vélos dans les transports en commun, intégrer plus le vélo à la ville. (NM)

On peut faire des voitures électriques, on peut évoluer. (NM)

- A la place des panneaux à l'entrée de V. du type, « Evitez le pire », j'aurais préféré : « la route est à tous » avec des dessins de camions, personnes, enfants, chevaux, troupeaux..., pour dire qu'il faut prévoir, et pas seulement éviter le pire !

- il faudrait faire des parkings en périphérie des villes, N est pour des villes sans voitures, le tram, les voitures électriques, moins de bruit, de pollution et habituer les gens à se grouper en déplacement. Mais les transports sont trop chers, le train, le métro, on paie des impôts alors que, ça pourrait être gratuit. (NN)

- Pour les transports ferroviaires, on est très bons, on a plus que ce qu'il faut ; mais le train serait plus utilisé s'il était moins cher et il y aurait peut être moins de monde sur les routes.

Et si on renonçait tous à la voiture (si on jouait à autre chose)?

Mon rapport à la voiture, si je pouvais m'en affranchir. J'ai beaucoup l'impression de perdre du temps. (JM)

On devrait comprendre, rendre compte coûte que coûte de l'agressivité en auto.

- Dans une voiture trop longtemps, ça fait faire de la dépression nerveuse, surtout en voyage itinérant. Il y a de plus en plus de plastique dans les voitures, c'est pas bon : il y a un manque d'ionisation (négatif), liée à la masse de fer. On n'a découvert ça avec la plongée sous-marine, idem avant et après un orage.

Si les gens en voiture sont toujours énervés, exécrables, l'image de l'automobiliste qui engueule un autre, c'est pour ça. Il existe des ioniseurs d'air pour voiture, c'est reconnu mais je sais pas par qui ? (A. C.)

Mais surtout, on devrait interdire, on devrait obliger, on devrait...

On peut utiliser directement l'huile de colza sauf pour les moteurs différents supportant essence ou gazole. Mais on pourrait aussi interdire le diesel pour le quotidien, ou le laisser seulement aux professionnels.

- En ville, il faudrait un système de pot d'échappement dirigé vers le haut, comme en Italie, au lieu de le laisser au niveau des poussettes.

L'état d'ivresse, j'y suis très sensible, Je ne sais pas s'il existe même des voitures avec alcootest intégré. Si le test n'est pas à zéro, ça ne démarre pas. L'ivresse ne va pas avec la conduite. (HM)

- Faudrait une règle pour les motos par rapport aux voies. (HM)

- Il faudrait une plus forte volonté européenne de lancer des systèmes de moteurs moins polluants, ça ne va pas assez vite, On devrait privilégier les moins polluants, par exemple, sous forme de prime de rachat pour un autre véhicule moins polluant. Il faut des crédits, un soutien aux chercheurs et ingénieurs, favoriser des recherches scientifiques à ce niveau là.

- Il faut un peu de répression sur les véhicules polluants, les 4x4, les vieilles voitures.

- Les constructeurs devraient arrêter les voitures qui vont à plus de 300 à l'heure, si on ne peut pas les utiliser, c'est un comble.

- En pensant à l'autoroute, ce n'est pas normal que l'on y vende de l'alcool. (M)

- Je ne comprends pas pourquoi les jeunes conducteurs ont des voitures hyper puissantes. Il devrait y avoir des lois pour l'interdire. (A)

- Pendant les grands départs, il faudrait interdire les gros camions, sauf les convois exceptionnels, pour des produits frais... (A)

Il faut des tests, des examens, des dépistages

- Faire un dépistage avant le permis ; Alcool et fumette, oui ; mais chez soi. Il faut faire un test psychologique, une question de comportement. (A)

- Je suis pour le repassage tous les 5 ans du permis. (M)

On devrait punir

- On devrait développer les transports en commun en banlieue parisienne au détriment des mecs seuls dans leur voiture. (J)

- Il y en a marre du mec qui va chercher sa baguette en voiture, on devrait le mettre à l'amende, je sais pas. (J)

Dans l'exemple du mec qui n'évalue pas la vitesse, au lieu de lui foutre une amende, qu'il aille huit jours vivre avec les traumatismes crâniens... (AC)

On devrait sélectionner, éliminer

- Le permis à points c'est bien, on élimine peu à peu les mauvais conducteurs qui se croient en dehors des règles. (D)

On devrait apprendre à...

- On pourrait organiser des stages de conduite, sous la pluie, sur la glace, comme cet été sur l'autoroute, ce spot sur le rôle dans les accidents de la surcharge d'un véhicule, par exemple, ces choses qu'on oublie, auxquelles on ne fait pas attention.

- Sur les infrastructures, il y a moins de discours significatifs. Les gens trouvent bien les panneaux sur la distance et les incitations à la prudence sur les autoroutes. (Note de L.D.)

- On devrait retourner à l'école, pour des conseils, par exemple, les conseils verglas à la radio c'est très bien, il faudrait des stages organisés, c'est incroyable de nous laisser conduire ces engins, sans apprendre toutes les possibilités, avec une voiture neuve par exemple. Découvrir comment consommer moins d'essence, comment faire face aux pannes élémentaires, comme pour un ordinateur. (JM)

- Il faudrait aussi apprendre à charger sa voiture : dans un déménagement avec une Twingo, je savais mettre le poids en bas, équilibrer et rouler à une vitesse limitée. (HM)

- Il y a toute une rééducation, de la population à faire, car la population est habituée aux coups de bâton. Une rééducation en douceur. Il faut sortir de ce rapport inférieur-supérieur, de l'autorité « je vais te donner la fessée ». (PP)

4.5. Mais, quoi qu'il en soit, n'est-ce pas peine perdue ?

- puisque ce n'est pas l'Etat qui va régler le comportement des gens. Il y a toujours eu des accidents, il y en aura toujours, c'est devenu un terrain électoral, des jeux de pouvoirs... (F)

Puisque tout est trop plein de contradictions

- le train c'est bien mais trop cher
- le tramway c'est écolo mais ça ralentit le trafic
- les bus c'est bien, mais ce n'est pas écolo.
- les routes sont bonnes, mais les signalisations mauvaises.
- On a un bon réseau, mais il est trop cher
- la voiture, c'est la liberté, mais c'est la contrainte...

Puisque de toute façon... Les autres sociétés sont meilleures

Les comparaisons avec les autres pays sont souvent à l'avantage des derniers (en symétrie de l'Allemagne ou de l'Angleterre, assez imbues de leur supériorité). Les gens du nord sont considérés plus appliqués à la règle, plus sages : on dit que le piéton allemand attend le feu vert, même s'il n'y a pas de voiture. En somme, la caricature sur les Allemands fonctionne aussi bien en France qu'en Allemagne (voir les interviews de Nicolas Stoffel). De même, les fameuses routes allemandes sans limitation de vitesse sur certains tronçons d'autoroutes sont considérées positivement, parce que les voitures peuvent aller à leur vitesse réelle sans danger. (Note de L.D.)

En Italie, dit-on, il y a les fameuses villes du sud où c'est l'anarchie vis-à-vis des feux, mais ça roule tout le temps, il y a une espèce de fluidité, liée à l'habitude de « lisser » les embouteillages (ce qui est exactement le stéréotype qui fonctionne à Naples pour les Napolitains ! ; Cf. les entretiens de Cesare Piccolo). Ça marche car il y a plus de paroles entre les gens, qui sont plus chaleureux, alors que dans le nord, ils sont plus froids, glacials. le Latin est plus expressif, plus chaud. A Marseille un interviewé m'explique que dans le Sud « on va se mettre sur la tronche, mais on va régler les choses », tandis que pour lui, dans le Nord, on ne dit rien : c'est la délation, l'espionnage, de la froideur administrative. Le stéréotype fonctionne à fond. (Note de L.D.)

- Les feux rouges à Turin sont considérés seulement comme des priorités : si personne vient, on peut passer, même devant une voiture de police, c'est dans les mœurs et dans les conseils des amis. C'est plus souple et pas plus dangereux. Il n'y a pas plus, pas moins d'embouteillages. Alors qu'ici, je ne grille jamais un feu rouge : c'est intégré depuis toujours et en plus ça coûte cher l'amende. (S)

- Les Italiens font moins attention aux feux rouges, mais ils font plus attention à l'autre. (D)

Quelques exceptions tout de même dans cette tendance au commentaire élogieux :

- En Allemagne, des routes sont très mauvaises, il y a des nids de poule, ça fait vibrer. Beaucoup de grosses BM roulent assez vite sur la 3ème voie, à 170, te rattrapent, avec de violents comportements, des appels de phares, des états d'énervement. (X))

...Sauf en Afrique ...

- il n'y a pas de code en Afrique (ou en Bolivie, ou en Inde).

- L'Afrique c'est spécial, un choc de civilisation. Tout est différent, voire opposé ; la vie n'a pas la même valeur, n'a pas une grande valeur. Par exemple, j'étais en discussion avec un ami sur le balcon, dans la deuxième ville du Burkina, devant un boulevard à deux voies, divisé par une plate borne en ciment ; les gens traversaient n'importe où, pas de sens interdit, de stop ; et, devant nous, trois petits bonhommes, trois enfants essayaient de traverser tout seuls, personne ne les aidait, ni les piétons, ni les voitures ; ils se sont lancés, et un vélo a failli les renverser ; et ils se sont fait engueuler. « Attention les enfants » et une copine les fait traverser à moitié, ça m'avait choqué, ces trois enfants tout seuls.

Remarque générale : seules certaines personnes « à l'aise » socialement manifestent une assomption hédonique située à l'écart des douloureuses contorsions de la problématique « à la française ».

- En France, seuls les « cadres sup » sont hédonistes, tranquilles, font des « ballades géniales à moins de 90 km h, tandis que les gens pauvres qui galèrent sont encore plus teigneux que dans les autres pays.

- Les gens plus équilibrés, associant amusement, sérieux, sécurité, etc., sont ceux qui sont les moins déstructurés dans leur vie familiale (G a appris à conduire avec son père, avant le permis, en faisant des ballades champêtres en Coccinelle).

CONCLUSION

Il existe bien une « trame de discours » spécifique pour chaque pays, trame dans laquelle les propos sur la conduite et l'automobile s'insèrent naturellement. Elle permet à chaque personne de se situer dans une discussion sans laquelle ses propos n'ont pas de sens. Cette trame, où chacun prend position ne semble guère consciente, de même que la complémentarité de chaque culture nationale dans un débat interculturel.

Ces positionnements entraînent-ils des comportements particuliers ? Et particulièrement accidentogènes ? Ils dessinent en tout cas certainement des styles de conduite intelligibles pour les protagonistes : le défi routier du jeune Italien prend sens par rapport à une fascination collective pour les alternatives du genre « la résistance ou la mort », alors que le rodéo banlieusard français s'insère dans un conflit politique. Il ne manifeste son opposition purement individuelle à la Loi qu'en Grande Bretagne. L'isolement du « transgresseur » en Grande Bretagne l'y rend à la fois plus dangereux et plus rare... Symboliquement légalisé (sur autoroutes) pour les voitures puissantes en Allemagne, il y devient aussi un comportement ritualisé et presque conventionnel : un attribut normalisé de la jeunesse. Il est donc difficile de dire quel est le « rodéo » qui tue le plus ou le moins. Peut-être que son acceptation bien tempérée en cultures germaniques conduit à un moindre mal. Mais est-il transposable sans tout ce qui va « avec », telle la culture communautaire nationale ?

Il est plus sûr de penser que chaque modèle culturel –dépendant des autres- comporte ses points positifs et négatifs, littéralement incrustés dans l'ensemble organique de ce modèle : si le cadre allemand peut devenir « fou » si on lui refuse la priorité, en général l'intériorisation de la norme « simple et claire » par le sujet de cette culture réussit une bonne intégration des différents flux. En France, le processus constant de dénigrement-culpabilisation, peut finalement produire une culture de la méfiance-prudence. A l'issue d'un vaste débat politique sur la conduite et la sécurité routière, on peut assister à des « volte-face » concernant l'attitude générale sur la route : ce qui explique sans doute (mais il faudrait le prouver) bien plus les chutes importantes des accidents mortels en France ces dernières années que les radars « Sarkozy ». La négativité française (prégnance du discours critique et auto-critique) creuse en effet un chemin vers « l'insupportable » qui provoque une sorte de « conversion ». Ailleurs, cela se passe plus doucement et de façon pragmatique, mais peut-être de façon moins aboutie (bref les Français sont peut être « non réformables », mais quand ils décident de changer, c'est d'un coup et en profondeur....).

La recherche passionnante sur les liens entre cultures nationales et pratiques (telle la conduite automobile) peut et doit être élargie à d'autres ensembles, certes hypercomplexes (comme l'Asie), mais pourtant aussi interprétables à partir du modèle de la « conversation ».

Par exemple, en Europe plus orientale, il est clair que le passage de frontières anciennes entre « civilisations » entraîne des disjonctions entre entités nationales et cultures en conversation. Ainsi, pour un pays comme la Roumanie, on peut se demander si l'opposition entre Loi (occidentale) et Pouvoir (Oriental) ne passe pas à l'intérieur même de la Nation, entraînant des phénomènes conflictuels « transversaux ». Pour la

conduite routière, cela pourrait impliquer la confrontation de *styles très opposés à l'intérieur même du pays*, voire de chaque personne en situations différentes et selon les moments ! Ce n'est évidemment qu'une hypothèse de travail (déjà testée auprès de quelques Roumains vivant en France), mais elle nous semble à suivre.

Autre exemple, il faudrait comparer systématiquement les façons de conduire chinoise, coréenne, japonaise, vietnamienne, (pour ne pas parler de l'Inde, qui est un autre monde). Une observation (ou une reprise d'observations) pourrait alors interroger les constructions théoriques sur les structures internes de cet univers (polarisé depuis des millénaires par le « pays du milieu » -le vrai nom de la Chine pour ses habitants-). Ainsi, -petit aperçu-, la « discipline » japonaise et « l'individualisme » chinois (tels qu'ils sont bien vécus par les intéressés) ne dévoilent-ils pas des positions « en discussion » quant à la nature du contrôle social de l'arbitraire ? En l'absence de « communauté » nationale chinoise (ensemble trop vaste et trop composite), il semble être recherché une unité éthique intérieure à chaque individu disposant pour cela de la palette des sagesses complémentaires (confucéisme, taoïsme, bouddhismes), tandis que l'accent serait porté sur la communauté défensive dans l'archipel nippon, impliquant une coordination stratégique des comportements individuels.

Cette différence de fond entraîne probablement des attitudes diamétralement opposées sur la route (tenant compte aussi du faible développement du réseau autoroutier en Chine).

La Corée –elle-même divisée sur la frontière Occident/Orient-, pourrait représenter alors une tentative non plus de copier pour intégrer, mais littéralement « d'incarner » cette division. Ainsi les Coréens (du sud) semblent-ils rechercher une occidentalisation aussi bien spirituelle que matérielle. A la position de résistance japonaise, et à celle de l'équilibre intérieur de la personnalité chinoise, correspond donc peut-être une proposition de « rupture » coréenne (passage à l'ouest corps et âme). Pour s'en tenir à ce que le cinéma coréen montre de l'usage de l'automobile, par exemple, celle-ci semble de plus en plus « faire corps » avec les personnages, à représenter comme dans le cinéma américain (et beaucoup plus qu'au Japon, où la maison semble tenir plutôt ce rôle), la puissance prométhéenne des individus.

Bien sûr, toutes ces pistes sont à peine ébauchées, et sont à creuser d'abord avec des chercheurs de ces pays.

Denis Duclos

ANNEXE

Guide d'entretien en Allemand, en Anglais, en Français et en Italien.

Les variations légères des formulations entre pays sont dues à la traduction la plus adéquate possible, mais aussi à l'adaptation à des publics de sensibilité différente. Les thèmes étant essentiellement les mêmes, ces différences ne doivent entraîner aucune distorsion sur les corpus à recueillir, et qui portent sur « l'univers sémantique » de la conduite automobile, à partir de questions peu nombreuses et très ouvertes, relancées de façon non directives.

ANNEXE 1 : PROTOCOLE ET GUIDE D'ENTRETIEN POUR L'ETUDE : «MODES DE CONDUITE AUTOMOBILE ET CULTURES EUROPEENNES »

1. Présentation de l'enquête à la personne interrogée:

(Ceci est à lire ou à dire, en restant très près du texte, afin que chaque personne soit mise dans des conditions proches d'un pays à l'autre).

Madame, Monsieur, nous réalisons une enquête socio anthropologique exploratoire sur les différentes façons de conduire des automobiles dans quatre pays européens - France, Allemagne, Grande Bretagne, Italie. Nous vous remercions vivement d'accepter d'y participer.

Cette étude a été proposée dans une discussion entre chercheurs scientifiques, constructeurs automobiles (Peugeot Renault) et administration française (ministère de la recherche). Elle est financée par ces deux derniers acteurs, mais ses buts et ses méthodes, ainsi que l'usage de ses résultats relèvent explicitement d'une démarche scientifique indépendante (Centre National de la Recherche Scientifique), et de sa déontologie.

- Le but de la recherche est de mieux comprendre comment les cultures "nationales" influent sur les styles de conduite en Europe, et par conséquent, sur les façons de percevoir les risques, de les prendre et de les diminuer. Il ne s'agit pas de montrer que telle culture induit plus d'accidents qu'une autre, ou qu'elle est au contraire plus "vertueuse", mais bien plutôt de découvrir et de souligner quels sont les savoirs et les manières de faire qui expliquent, dans chaque pays, comment les conducteurs résolvent quotidiennement les problèmes de la route. Comment ils appliquent les codes officiels, mais aussi comment ils les interprètent, ou débrouillent des situations complexes non traitées par ces codes.

- Notre hypothèse de travail est que les comportements pratiques des conducteurs sont influencés, et peut-être organisés, par des représentations culturelles globales incluant le rapport à autrui, à des communautés et à la société.

- Notre méthode pour la vérifier consiste, dans un premier temps, à demander à des conducteurs appartenant à des cultures européennes contrastées, de nous parler de leur expérience de la conduite et des événements qui l'accompagnent. Il s'agit de deux entretiens de deux heures environ, l'un à domicile, l'autre en situation de conduite. Dans les deux cas, nous demandons à la personne d'exposer librement ses idées sur la conduite, de décrire des événements significatifs, d'interpréter et d'analyser des situations d'interaction.

- Nous obtenons alors, en comparant le contenu des entretiens, une "image" des différentes conceptions que les personnes se font de la conduite dans leurs pays, et aussi de leur expérience de la conduite dans les autres cultures concernées par l'étude. Nous rassemblons ensuite les résultats que nous étudions à l'aide de nos hypothèses de départ. Un rapport est élaboré pour chaque pays, ainsi qu'un rapport de synthèse.

- Enfin, les résultats seront discutés et évalués dans un contexte scientifique.

- Nous tenons à préciser à votre intention les points suivants :

- l'enquête est réalisée sous condition d'anonymat.

- Vos coordonnées personnelles ne seront communiquées à personne en dehors de l'équipe scientifique. (il vous est loisible de nous autoriser à vous recontacter pour des prolongements de l'étude, tel un questionnaire sur un sujet connexe ou complémentaire).

- L'enquête n'est en aucun cas un "test" de votre comportement de conduite.

Il ne s'agit pas de comparer ce que vous dites de la conduite et ce que vous faites, mais seulement de recueillir vos opinions et réactions à un ensemble varié de situations et de problèmes.

- L'enquête, bien que commanditée par des constructeurs automobiles, ne porte pas sur la qualité des véhicules ou sur la comparaison des industries nationales. Elle est centrée sur la question de la conduite et du conducteur. Vous avez, évidemment, toute liberté de parler de votre véhicule, mais vous devez savoir qu'il ne s'agit pas d'une étude de marché, ni d'une opération promotionnelle, et que les informations de cet ordre ne seront pas utilisées.

2 . Guide d'entretien

Lors du test que nous avons réalisé ensemble, il est apparu que le style des entretiens était très influencé par les enquêteurs. D'autre part, Pour obtenir un matériau plus homogène, il serait souhaitable de s'en tenir aux règles suivantes :

- vérifier si la personne a bien compris l'orientation de la recherche à partir de la présentation ci-dessus. (« Avez vous d'autres questions sur le but ou la méthode de notre étude ? Sur l'équipe de recherche ? »). Mais ne pas trop s'étendre non plus, sans quoi on va orienter lourdement l'entretien.

- décrire brièvement en termes assez codifiés (voir ci dessous) chaque "thème" sur lequel l'on désire voir la personne s'exprimer.

- ne pas chercher ensuite à obtenir des réponses ou à « faire dire ». Utiliser la technique de la relance non-directive (on reprend la dernière phrase ou la dernière proposition de l'interlocuteur, par exemple ainsi : « vous avez dit ceci..., pourriez vous préciser ? ou : avez-vous d'autres commentaires sur ce point ? etc... »

Les thèmes : dans la première version, ils étaient beaucoup trop nombreux et inductifs, de sorte que, bombardée de question, la personne ne cherche pas à approfondir un « discours », et le recueil de « sémantèmes » est assez pauvre. Il faut réinclure les dimensions thématiques primitives -l'accident, la conduite (comme compétence et performance), la loi, la civilité sur la route (dans la région, le pays et à l'étranger), le système routier, et l'automobile (comme symbolique et comme pratique).- dans trois grands ensembles :

Situations et événements de conduite

Civilité routière, règles, loi, code

Contexte (véhicule, réseau, transports)

Dans le premier entretien (à domicile), on peut suivre grosso modo cette succession, mais il ne faut pas chercher à ramener la personne dans des « rails », si elle intervertit l'ordre. Il est seulement nécessaire de lui rappeler en gros l'objet et les limites si elle s'éloigne trop (se met à parler de la politique en Irak, par exemple ! Ou des institutions européennes en général, ou de notre civilisation malade, etc...). En

revanche, ne pas censurer sur les stéréotypes nationaux (concernant l'auto et la conduite...)

L'essentiel est que la personne parle deux heures... (même si elle choisit de ne parler que du 2eme thème...)

Pour le deuxième entretien, il faut considérer qu'il est seulement le moyen pour la personne de compléter ou de contredire ce qu'elle a dit au cours du premier. On utilisera la méthode suivante : assis à côté du conducteur, on lui demande de faire un parcours comportant au moins quatre séquences différentes (conduite urbaine, une autoroute, une « nationale » en rase campagne, une petite route de campagne).

A la fin de chaque séquence, on s'arrête sur le bord de la route et on demande des commentaires sur ce qui a été vécu. Si l'on observe des dissonances par rapport à ce qui a été dit dans le premier entretien, faire préciser. Là encore, utiliser la règle de non directivité. Eventuellement, revenir sur un événement frappant pour l'enquêteur, mais seulement en fin d'entretien.

Voici quelques sous thèmes qu'il ne faudrait pas oublier :

1. Situations et événements de conduite

- Pouvez-vous nous parler de la façon qu'ont les gens de conduire dans votre pays ? (aider au début, relancer non directivement, laisser s'étendre sur le sujet)
- Pouvez-vous nous donner des exemples d'incidents ou d'accidents dont vous avez été témoins ? Comment les analysez vous ?

- Pouvez-vous nous parler de votre expérience de la conduite dans d'autres pays d'Europe (Surtout France, Grande Bretagne, Italie, Allemagne) ?

2. Civilité de la route, règles, codes

- Pouvez-vous nous parler des comportements des gens par rapport à la règle, à la loi ou au code, et aussi de ce que vous pensez de ces règles ?

- Est-ce qu'il y a des règles qui ne sont pas dans le code ? des mœurs, des habitudes ? Donnez des exemples.

- Quel est le comportement des conducteurs vis-à-vis des autres conducteurs ou des autres personnes ?

- Parlez nous du rôle des policiers.

(même question pour les autres pays)

3. Le contexte : véhicules, réseau, systèmes de transport

- Est-ce que, selon vous, le type de voiture influence la conduite ? Donnez des exemples.

- Est-ce, selon vous, le réseau routier influence la conduite, comment ?

(comparez avec les autres pays où vous avez conduit).

- Que pensez-vous de la question des transports en général, et dans votre pays en particulier ?

Annexe de données bios sociales.

Description « sociale » de la personne (à demander à la fin, car cela « refroidit » la personne si on la met d'entrée)

Questions à ne pas poser :

Sexe (ça se voit normalement !), âge, situation professionnelle : on a déjà tout cela dans le recrutement. Type d'habitation (on y est).

Questions à préciser : contenu de l'activité professionnelle ; situation matrimoniale, nombre d'enfants, niveau et type d'études, description des usages de l'automobile :

Trajets travail-maison (km par jour) Trajets activités domestiques (courses, écoles, etc., km par jour)

Trajets loisirs (week end et grandes vacances : km par trajets, et trajets sur place).

Fin de l'entretien :

- remercier chaleureusement. (prendre du temps pour un pot, laisser les gens se détendre et demander l'autorisation de noter des informations ou des opinions qui ont été formulées pendant la « détente » : il y en a toujours beaucoup !)

- demander l'autorisation de les rappeler pour leur envoyer le questionnaire « Manchester », en leur expliquant brièvement le propos (Jean Pascal Assailly devrait nous fournir un descriptif à joindre à notre protocole).

- dire que la fiche résumé de l'entretien sera envoyée rapidement à l'interviewé *pour information* (il s'agit d'une interprétation par l'enquêteur qui reste responsable de celle-ci). Il n'est toutefois évidemment pas exclus que des remarques complémentaires, ou des rectifications de l'enquêté soient incluses dans cette fiche.

- dire que les rapports national et de synthèse seront envoyés aux personnes interrogées, sous couvert des règles de la propriété intellectuelle, et sous condition de ne pas les diffuser.

- laisser les coordonnées de la direction scientifique de l'étude :

Denis Duclos, directeur de recherche au CNRS, CETCOPRA, Université de la Sorbonne (Paris I), 17 rue de la Sorbonne, 75005 Paris) tel : 01 43 20 12 28, courriel : duclos.denis@wanadoo.fr

- laisser les coordonnées de l'enquêteur avec qui l'enquêté peut souhaiter rester personnellement en contact.

ANNEXE 2 : STUDIE ÜBER DAS VERHALTEN VON AUTOFAHREN IN VERSCHIEDENEN EUROPÄISCHEN KULTUREN

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

Wir führen eine sozio-anthropologische Studie über das Verhalten von Autofahren in vier europäischen Ländern durch ; Frankreich, Deutschland, Groß Britannien und Italien. Wir bedanken uns im Voraus herzlich dafür, dass Sie daran teilnehmen.

Diese Studie wurde beschlossen im Rahmen einer Diskussion zwischen Soziologen, den automobilherstellern Peugeot und Renault sowie dem französischen Forschungsministerium.

Letztere beiden finanzieren dieses Projekt. Ich möchte jedoch ausdrücklich darauf hinweisen, dass diese Studie einer unabhängigen wissenschaftlichen Institution, dem Centre National de la Recherche Scientifique, untersteht.

Ziel dieser Studie ist es zu verstehen, wie die « nationale Kultur » den Fahrstil in Europa beeinflusst. Dabei wird der Schwerpunkt besonders darauf gelegt, wie die Autofahrer Risiken im Verkehr wahrnehmen und mit ihnen umgehen. Es handelt sich nicht darum zu zeigen, welche nation mehr Unfälle verursacht oder in welchem Land die Autofahrer vorsichtiger fahren. Es gilt im Gegenteil herauszufinden, welche landestypischen Verhaltensweisen es dem Autofahrer möglich machen, wie die alltäglichen Probleme im Verkehr zu lösen. Des weiteren soll untersucht werden, wie die Autofahrer die Verkehrsregeln anwenden und interpretieren oder wie si sich in komplexen Situationen verhalten, die von den Verkehrsregeln nicht erfasst sind.

Unsere Hypothese ist, dass das praktische Verhalten der Autofahrer von kulturellen Vorstellungen beeinflusst wird, insbesondere von ihrem Verhältnis zu anderen Personen und gegenüber der Gesellschaft. Unsere Methoden, dies zu überprüfen, besteht darin, Autofahrer verschiedener europäischer Kulturen über ihre Erfahrungen und Erlebnisse im Verkehr zu befragen. Es handelt sich um zwei Interviews von jeweils circa zwei Stunden : Das erste Gespräch wird zu hause durchgeführt. In einer zweiten Etappe werden Sie gebeten, mit ihrem Auto aktiv am Verkehr teilzunehmen. Der Interviewer wird Sie dabei als Beifahrer begleiten.

In beiden Fällen bitten wir Sie, über ihr Verhalten im Verkehr zu schprechen, eindrückliche Erlebnisse zu schildern, sowie Interaktion und Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern zu interpretieren.

Wir hoffen so durch einen Vergleich der verschiedenen Schilderungen ein Bild davon zu bekommen, wie die Autofahrer in ihrem Land das Verkherverhalten wahrnehmen.

Die Ergebnisse aus den verschiedenen Ländern werden zusammentragen und hinsichtlich unserer Ausgangshypothese in einem wissenschaftlichen Kontext analysiert. Abschließend wird ein bericht für jedes Land Erstellt.

Ich bitte Sie, folgende Punkte besonders zu beachten :

- die Studie wird anonym durchgeführt.
- Ihre persönliche Daten werden nicht an Dritte weitergegeben.

Falls Sie es wünschen, können Sie sich einverstanden erklären, dass wir sie im Falle einer Fortsetzung der Studie kontaktieren (zum Beispiel für einen Fragebogen oder ähnliches).

- Die Studie hat in keinem Fall das Ziel, ihr Fahrverhalten zu testen. Es handelt sich nicht darum zu vergleichen, was Sie uns über das Autofahren berichten und wie Sie selber Autofahren. Ziel ist es vielmehr, ihre Meinung und Reaktionen in verschiedenen Verkehrssituationen zu erfassen.

Obwohl die Studie von Automobilhersteller finanziert wird, spielt die Qualität und Marke der Autos in dieser Umfrage keine Rolle. Die Studie befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Fahrverhalten der Autofahrer verschiedener Nationen. Sie haben selbstverständlich das Recht, über ihr Auto zu sprechen. Aber ich möchte Sie darauf hinweisen, daß es sich nicht um eine Marktstudie handelt. Informationen in diese Richtung werden von uns nicht verwendet.

1. Fahrsituationen und Ereignisse

- Erzählen Sie uns bitte wie die Leute in ihrem Land Autofahren ?
- Können Sie uns Beispiele von Unfällen nennen, bei denen Sie Zeuge waren oder die Sie gesehen haben? Beschreiben Sie den Unfallhergang und analysieren Sie warum diesem Unfall passiert ist.
- Können Sie mir sagen welche Erfahrungen Sie bei Autofahren in anderen Europäischen Ländern gemacht haben? (speziell in Frankreich, Großbritannien, Italien).

2. Umgangsformen im Verkehr, Regeln, Straßenverkehrsregeln

- Wie verhalten sich die Leute bezüglich Verkehrsregeln?
- Beachten Sie auch bitte informelle Verhalten.
- Welche Sitten und Gewohnheiten gibt es, die nicht Bestandteil der Verkehrsregeln sind? Nennen Sie bitte Beispiele.
- Wie verhalten sich Autofahrer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern?
- Welche Rolle nimmt die Polizei ein?

3. Zusammenspiel: Fahrzeuge, Straßennetz

- Beeinflusst der Fahrzeugtyp ihr Fahrverhalten? Nennen Sie Beispiele.
- Beeinflusst das Straßennetz ihr Fahrverhalten? Wie? (mit anderen Ländern vergleichen)
- Was denken Sie über die Situation des Transportes in Deutschland? (auch politischer Sichtpunkt).

4. Biographie

Inhalt der beruflichen Tätigkeit

Familienstand (Zahl der Kinder)

Studium und Abschluß/Grad

Wofür nutzen Sie ihr Auto (Beruf, Einkäufe, Schule...)

ANNEXE 3 : EUROPEAN CULTURES AND DRIVING (ECAD)

Interview Protocol

1. Study presentation to participants

(Make sure the text is delivered identically across the study)

Thank you for participating in the study « European Cultures and Driving (ECAD) ».

The study takes place simultaneously in four European countries ; France, Germany, Italy and the UK. It is conducted for strictly academic research purposes. It was designed by an international team of academics and follows the independant ethical rules of academic research. The interviews are non-attributable and the participating interviewees will not be known to anyone beyond the research team. We may come back and ask you some additional questions if you agree to that.

The study is jointly funded but the French Ministry of Research and a private research centre jointly set up by the Peugeot and Renault companies. The purpose of the study is to examine how national cultures influence driving styles and risk taking or risk reduction associated with driving. We are not interested in showing that one culture leads to more accidents than another but in finding out the knowledge and the ways that drivers use to resolve everyday problems on the road. We ask drivers to talk to us about their experiences over two interviews that last for about two hours each. On interview takes place at the driver's home or office and the other in his or her car, during driving. In both cases, we ask our participants to talk freely about driving, to describe what they think is important, and to interpret interaction on the road.

The study id not in any way a driving do not «test», nor are we interested in establishing whether you drive as you think you do. We are not interested in studying car quality and customer satisfaction either.

2. Occurrences and situations related to driving

- a) Could you please talk to me about the way in which people drive in this country?
- b) Could you give me some examples of incidents or accidents that you have witnessed on the road along with your views on these?
- c) Could you talk me about your experiences when driving in other European countries? (Preferably one of the other three involved in the study)

3. Road manners and rules. The Highway Code.

- a) Could you talk to me of how people apply the rules in general on the road, including the Highway Code? What do you think of those rules ?
- b) What about customary rules and habits ?
- c) How do drivers behave to other drivers and other people in general?
- d) Could you talk to me about the police and their role?

4. The driving environment : vehicles, road network, transport systems.

- a) Do you think that the type of car one drives has an impact on the driver? could you give me some examples ?
- b) What about the road network ? Does it have an impact on way people drive ? Is it like that in other countries where you have driven?
- c) What do you think of transport systems in general? What about the UK transport system?

ANNEXE 4 : RICERCA « CULTURE EUROPEE E GUIDA AUTOMOBILISTICA »**1: Presentazione**

La ringraziamo vivamente della sua partecipazione a questa inchiesta esplorativa socio-antropologica sui diversi modi di guidare l'automobile in 4 paesi europei : Francia, Germania, Italia e Gran Bretagna.

Questa ricerca è stata proposta da un gruppo di ricercatori universitari francesi nell'ambito di una discussione con dei rappresentanti dei laboratori di ricerca sulla sicurezza stradale della Renault e della Peugeot e del ministero della ricerca francese. I finanziamenti provengono dalle case automobilistiche e dal ministero, ma l'obiettivo, la metodologia così come l'uso dei risultati, rilevano esplicitamente da una dinamica scientifica indipendente (quella CNR francese) e dalla sua deontologia.

- Lo scopo della ricerca è di comprendere meglio come le culture "nazionali" influiscono sui diversi stili di guida automobilistici in Europa, e dunque sui diversi modi di percepire i rischi, di incorrerli o di ridurli. Non si tratta di dimostrare come tale cultura induca più incidenti di tale altra, o che sia al contrario più "virtuosa", ma al contrario di scoprire e sottolineare quali sono le conoscenze e i modi di fare che spiegano, in ogni paese, come i conducenti risolvono quotidianamente i problemi della strada. Come vengono applicate le regolamentazioni ufficiali, ma anche come esse vengono interpretate, e come si risolvono situazioni complesse non necessariamente prese in considerazione dal codice stradale.

- La nostra ipotesi di lavoro è che i comportamenti pratici degli automobilisti sono influenzati, e forse organizzati, da delle rappresentazioni culturali globali che comprendono il rapporto agli altri, a delle comunità e alla società.

- Il nostro metodo per verificarla consiste, in un primo tempo, nel chiedere a degli automobilisti di culture europee contrastanti, di parlarci della loro esperienza della guida e degli avvenimenti che la accompagnano. Si tratta di due interviste di circa due ore, una a domicilio, l'altra in situazione di guida. In entrambi i casi, noi chiederemo al nostro interlocutore di esprimere liberamente le sue idee sulla guida, di descrivere alcuni eventi significativi, di interpretare ed analizzare delle situazioni di interazione.

- Noi otterremo allora, confrontando il contenuto delle interviste, una « immagine » delle diverse concezioni che le persone di fanno della guida nel proprio paese, ed anche della loro esperienza della guida nelle altre culture prese in considerazione in questa ricerca. I risultati così raccolti saranno studiati alla luce delle ipotesi di partenza. Elaboreremo quindi un rapporto per ogni paese ed un rapporto di sintesi.

- Infine, i risultati saranno discussi e valutati in un contesto scientifico.

Il gruppo di ricerca tiene a precisare i seguenti punti:

- L'inchiesta è realizzata in condizioni di anonimato.

- I vostri dati personali non saranno comunicati al di fuori del gruppo di ricerca. (Avete la facoltà di autorizzarci a ricontattarvi per eventuali ulteriori sviluppi della ricerca, come un questionario su un argomento connesso o complementare).

- L'inchiesta non è assolutamente un « test » sul vostro comportamento alla guida. Non si tratta di confrontare quel che dite della guida automobilistica e quel che fate al volante, ma soltanto di raccogliere le vostre opinioni e le vostre reazioni in un insieme diversificato di problemi e situazioni.

L'inchiesta, benché co-finanziata da delle case automobilistiche, non porta sulla qualità delle vetture né sul confronto delle industrie nazionali. È invece incentrata sulla questione della guida e dell'automobilista. Avete, ovviamente, tutta la libertà di parlare della vostra automobile, ma sappiate che non si tratta né di una indagine di mercato né di una operazione promozionale, e che le informazioni di questo ordine non verranno utilizzate.

2. Tipi di guida automobilistica e culture europee : questionario

1) Situazioni e eventi della guida

Può parlare del modo di guidare che hanno gli italiani al volante?

Può fare alcuni esempi di incidenti stradali, o di rischi di incidente, ai quali ha assistito?

Come li analizza?

Mi parli della sua esperienza di guida in altri paesi europei (soprattutto Francia, Gran Bretagna e Germania) ?

2) Civiltà della strada, regole, codici di condotta

Mi può parlare del comportamento della gente rispetto alla legge alle regole, ai codici, ed anche di quel che ne pensa lei di queste regole?

Esistono delle regole che non stanno scritte nel codice della strada? Dei costumi, delle abitudini? Mi dia qualche esempio.

Qual'è il comportamento degli automobilisti verso gli altri automobilisti o le altre persone?

Mi parli del ruolo della polizia. [Stesse domande per gli altri paesi]

3) Il contesto: le auto, la rete stradale, il sistema di trasporti

Secondo lei, il tipo di macchina influenza il modo di guidare? Faccia qualche esempio.

Secondo lei, la rete stradale influenza il modo in cui si guida? Come? Può confrontare con gli altri paesi in cui ha guidato...

Che pensa delle problematiche dei trasporti in generale e in Italia in particolare?

4) Appendice di dati bio sociali

Descrizione sociale della persona intervistata :

contenuto dell'attività professionale, situazione familiare, tipo e grado di istruzione, scelta e uso della macchina.

Percorso casa-lavoro (km/giorno),

percorso attività domestiche (spesa, scuola, distanze, km/g)

Percorso svago e tempo libero (km, frequenza, tipo strada e guida...)

Contatti ulteriori

Chiedere autorizzazione invio/compilazione questionario „Manchester%

Anticipare trasmissione del resoconto dell'intervista a fini informativi (ed eventualmente di verifica).

Dare recapiti direzione scientifica :

Denis Duclos, Directeur de recherche au CNRS, CETCOPRA, Univesité Paris I

^ Sorbonne, 75005 Paris, Tel +331 43 20 1228. Email : Duclos.denis@wanadoo.fr



ministère délégué
recherche et nouvelles technologies







Cultures Européennes

Denis DUCLOS, Lise DUCLOS, Michalis LIANOS, Cesare PICCOLO, Nicolas STOFFEL, Olivier CHANTON, Luc CHELLEY

La recherche

Etude exploratoire qualitative qui vise à révéler et à analyser les spécificités culturelles réelles ou perçues de la conduite automobile dans 4 pays européens : la France, l'Italie, l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

Hypothèses

La manière de conduire et de se conduire aurait des déterminants culturels.
A une culture donnée correspondraient des caractéristiques d'accidents spécifiques.

Méthodologie

25 entretiens semi-directifs dans chaque pays, dont 5 personnes habitant en zone frontalière ou ayant une expérience significative de la conduite dans un pays étranger. L'échantillon composé tient compte du sexe, de l'âge, de l'expérience de conduite, du niveau socio-économique, du type de voiture possédée et du lieu d'habitation.

Modèle et Résultats : premières tendances

Force du sentiment communautaire

<p style="text-align: center; color: #00B0F0;">Italie</p> <p>En Italie la manière de conduire est fièrement affichée comme manifestation de l'identité locale, par exemple la « napoléneté ». L'important étant d'exprimer cette « urbanité », la tolérance est de mise : chacun a droit à des variations d'humeur, peut se tromper, voire entrer en « conduite dangereuse », désinvolte et sportive, sans entraîner de réactions violentes. L'œil du conducteur n'est pas rivé sur la voiture d'autrui, mais sur les traits du visage et du corps qui sont autant d'indices de ses intentions. Les gens conduisent donc « avec les autres ». Dès lors, aucune loi n'est respectée en soi, mais interprétée selon les circonstances et avec l'accord tacite d'autrui. Il existe ainsi une forte significativité de l'opposition entre loi (écrite) et norme (sociale), la seconde devant l'emporter pour résoudre les carences de la première.</p>	<p style="text-align: center; color: #00B0F0;">Allemagne</p> <p>La « culture auto » est un trait central de cette culture, une « spécialité nationale » qui s'inscrit dans un ensemble complexe de statuts sociaux exigeant de chacun une intériorisation forte de la règle, telle qu'elle est attendue d'autrui comme de soi. La règle n'étant pas discutable, il en résulte des « types émotionnels » de conduite qui définissent non pas le conducteur, mais une disposition momentanée de celui-ci, par exemple être <i>entspannt</i> (cool), ou, au contraire, accepter a priori d'être <i>aggressiv</i>. Il n'y a pas d'opposition entre norme et loi, règles nationale et communautaire, mais intégration dans un apprentissage social fortement intériorisé. Les discours ne portent ainsi pas tant sur ce qui devrait être que sur ce qui est.</p>
<p style="text-align: center; color: #00B0F0;">France</p> <p>La culture française de la conduite automobile exprime une dissolution du sens commun. Les entretiens individuels dénotent une distanciation avec la situation de conduite et le statut d'automobiliste, qui s'accompagne souvent d'une tentative d'explication argumentée sur « ce qu'il faut faire » ou ne pas faire en termes de politique publique (radars, phares de jour, etc.). Cette intellectualisation des pratiques est une manière bien française de mettre à distance à la fois la norme et la loi, dans un espace d'interprétation collective qui produit en retour une certaine angoisse morale (lisible entre mille exemples dans la critique de la voiture comme « bulle » qui vous isole des autres).</p>	<p style="text-align: center; color: #00B0F0;">Royaume-Uni</p> <p>Il n'existe pas de <i>good driver</i>, mais seulement des <i>safe drivers</i>: la dimension personnelle de compétence s'est complètement effacée sous le personnage de celui qui se soumet à la règle sécuritaire commune, non parce qu'elle est particulièrement bonne, mais parce qu'elle est absolument inévitable. Le Royaume-Uni semble bien un pays de la loi : le social s'y résume essentiellement à des institutions environnant chaque individu. Il n'existe cependant aucune place avouable sur la route pour la distinction personnelle. Et si l'appartenance à la société automobile britannique ne se fait pas sur un mode intellectuel (comme en France), elle reste néanmoins dans le registre abstrait du « fonctionnement » optimal.</p>

Individualisme

Interprétation de la règle

Respect de la règle



Entendre et Comprendre
Comprendre c'est savoir comment continuer L. Wittgenstein

