

## Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents

Luc Boltanski

### Abstract

*The social uses of the automobile : competition for space and accidents*

*In order to make a sociological analysis of traffic accidents, one must renounce any pretensions to a psychoanalytical analysis of the "agression instinct" and take into account the property that the drivers owe to the position they occupy in the social structure. One can take for a hypothesis that the multiplication of automobiles, substituting the scarcity of driving space for the scarcity of motor vehicles, tends to engender a competition between drivers and between groups for the appropriation of that fraction of common space that constitutes road space. The lower the position occupied by the agent in the social hierarchy, the less well armed he is to engage in this competition.*

---

### Citer ce document / Cite this document :

Boltanski Luc. Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents. In: Actes de la recherche en sciences sociales. Vol. 1, n°2, mars 1975. Le titre et le poste. pp. 25-49.

doi : 10.3406/arss.1975.2456

[http://www.persee.fr/doc/arss\\_0335-5322\\_1975\\_num\\_1\\_2\\_2456](http://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1975_num_1_2_2456)

---

Document généré le 17/09/2015

LUC BOLTANSKI

# Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents

On trouvera dans un prochain numéro de Actes de la recherche la deuxième partie de ce travail ("La maîtrise pratique des biens collectifs et les idéologies de l'encombrement").

Pour rendre compte de la place importante occupée par l'automobile dans la série des problèmes sociaux ou des problèmes d'actualité historiquement et socialement constitués comme tels, dont témoignent, entre autres indicateurs, les discours de plus en plus nombreux (articles de revues, interventions à la radio ou à la télévision, prises de position politiques, rapports d'études ou sondages d'opinion, etc.) portant sur la "voiture", la "circulation" ou les "accidents de la route", on doit s'interroger sur le type de relation qui s'instaure entre la diffusion de l'automobile -

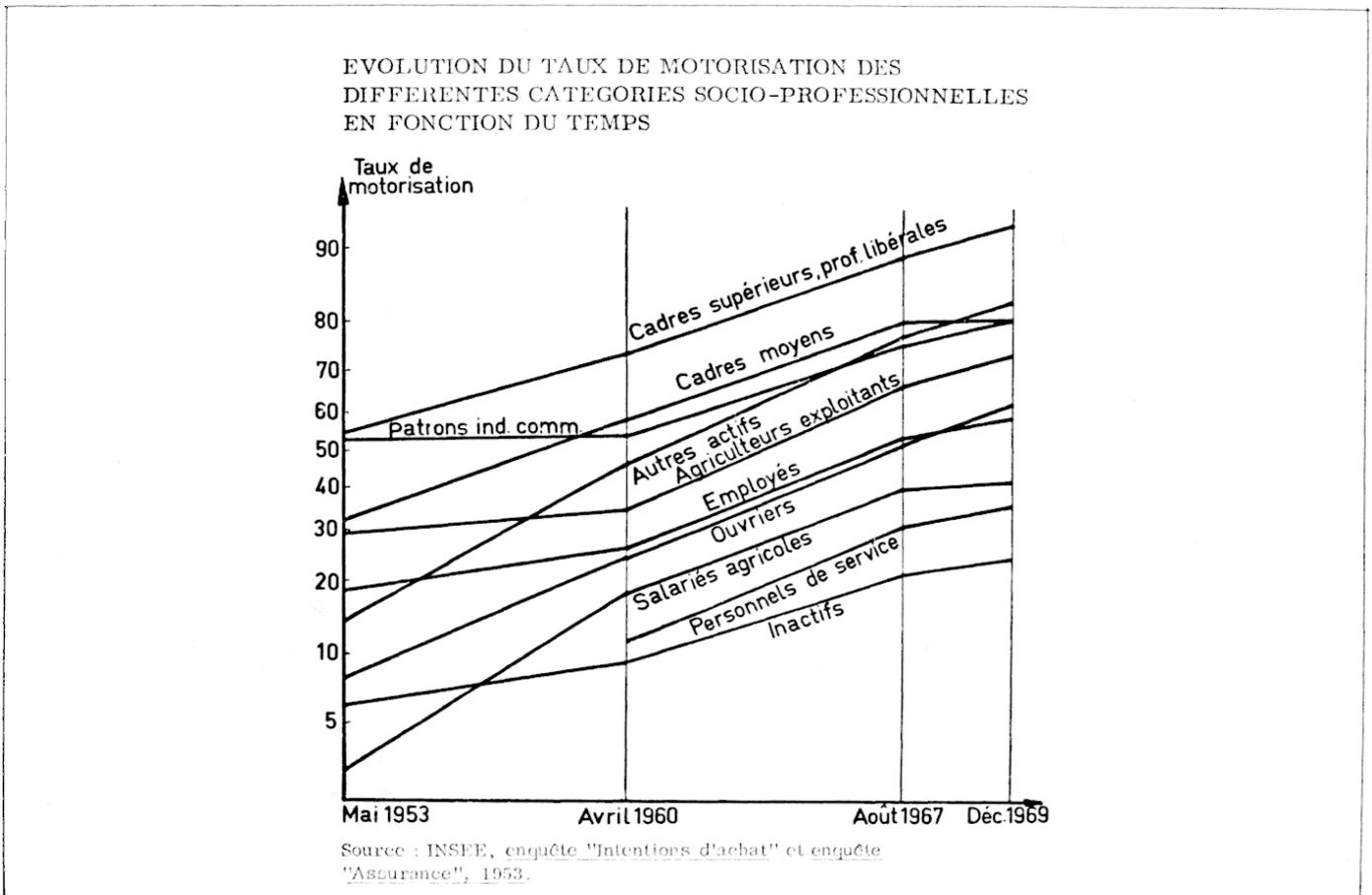
bien matériel doté de propriétés particulières - et les intérêts spécifiques des différents groupes et des différentes classes. D'autres biens (comme les réfrigérateurs, les aspirateurs ou les cuisinières à gaz) ont connu, en effet, une diffusion aussi forte et aussi rapide sans que leur multiplication ne rencontre de résistances sociales ou idéologiques : l'accroissement du nombre des automobiles, qui n'est pas un phénomène isolé ni autonome, constitue un cas particulier d'un processus général de translation de la structure de la distribution des biens matériels et symboliques entre les groupes et entre les classes.

On sait que l'analyse de la relation qui s'établit à différents moments du temps entre une population croissante d'objets matériels et/ou symboliques - voitures, livres, titres, etc. - et une population économiquement et socialement hiérarchisée d'agents en concurrence pour l'appropriation de ces objets révèle, très généralement, au moins en période d'expansion économique, l'existence de phénomènes de translation et de déplacement : on observe premièrement que l'accroissement de la part des membres de chaque classe qui détiennent un type déterminé de biens est à peu près identique dans les différentes classes en sorte que les écarts entre classes tendent à se conserver ou, si l'on veut, que la structure de la distribution du bien entre les classes tend à se reproduire et, deuxièmement, que lorsqu'une classe atteint le taux de saturation (plus de 90% de ses membres détiennent le bien) les écarts distinctifs entre classes tendent à se déplacer vers d'autres biens plus inégalement distribués. Tous les biens offerts à l'appropriation individuelle, qu'ils soient dotés ou non d'une forme matérielle, possèdent, en effet, une valeur distinctive ou symbolique qui est fonction de la forme de leur distribution entre les groupes et entre les classes ou si l'on veut de leur rareté relative : la valeur symbolique d'un bien étant d'autant plus élevée que ce bien est approprié par des groupes dont la valeur relative est plus forte, elle tend à baisser quand s'accroît le nombre absolu des agents qui accèdent à sa possession et que diminue par conséquent la valeur dont chacun des nouveaux accédants est doté et qu'il tient de la position occupée dans la structure de la distribution du capital. Sachant que le besoin social d'un bien déterminé est, pour chaque groupe, à chaque moment du temps, très largement fonction de la valeur distinctive dont ce bien est doté, on voit que les différents groupes ont tendance à rechercher les biens déjà possédés par les groupes qui les précèdent dans la hiérarchie sociale, avec lesquels ils entrent ainsi

en concurrence et, du même coup, à se distinguer des groupes qui leur sont inférieurs et qui, manifestant à leur égard des prétentions similaires, leur font à leur tour concurrence.

C'est dans cette logique qu'il faut interpréter l'évolution du nombre des automobiles : l'écart relatif entre les taux de motorisation des catégories les moins motorisées (comme les salariés agricoles ou les membres du personnel de service) et les taux de motorisation des catégories les plus motorisées (celle des cadres, des professions libérales et des industriels) s'est maintenu entre 1953 (date à laquelle le taux de motorisation a rattrapé le niveau atteint en 1940) et 1969 malgré un accroissement très rapide de la motorisation. Toutefois, l'accroissement inégal du taux de motorisation des catégories intermédiaires a entraîné des effets de rattrapage notamment entre les ouvriers et les employés. Enfin, les catégories les plus motorisées, dont les membres, en début de période, ne détenaient une voiture que dans la proportion de 50% à 60% atteignent, en 1969, un taux de motorisation compris entre 90 et 95% donc proche du taux de saturation et se caractérisent par une tendance très forte à la multimotorisation, 30,4% des industriels et gros commerçants, 43,9% des membres des professions libérales disposant à cette date d'au moins deux voitures (cf. graphique) (1-1, 1-2) (1). On voit que

(1) Les numéros entre parenthèses renvoient aux tableaux d'indicateurs statistiques.



si l'automobile est répartie entre les classes de façon moins homogène que ne l'est par exemple la télévision, d'autres équipements comme le téléphone, le confort sanitaire ou le chauffage central donnent lieu à des disparités sociales beaucoup plus importantes en sorte que la possession d'une automobile tend de moins en moins fortement à constituer par soi seule un signe de statut : l'écart entre le revenu moyen des ménages propriétaires d'automobiles et le revenu moyen de l'ensemble de la population qui était de 51% en 1960 et encore de 30% en 1969, tendra vers 10% en 1975 (2).

L' "accoutumance" à l'automobile aurait dû, en produisant un déplacement de la concurrence entre groupes et entre classes vers d'autres objets moins fortement divulgués, intégrer l'automobile à la banalité du monde ordinaire au même titre que l'eau, le gaz et l'électricité : autant de

biens dont l'usage va de soi et que l'habitude soustrait au discours. Si la production d'idéologies accompagne, en ce cas, le processus de translation, c'est dans la mesure où la multiplication des automobiles, qui tend à substituer la rareté des espaces de circulation à la rareté des instruments de déplacement et qui est donc corrélative d'un accroissement du nombre des accidents de la circulation et d'une augmentation de l'encombrement de l'espace, interdit de faire de la voiture l'usage qui s'en faisait au temps où les classes supérieures en étaient les principales détentrices.

### L'automobile et ses idéologies

La nouvelle idéologie de la voiture, forme spécifique de l'idéologie de la massification (3), est pourtant caractérisée

(2) Cf. A. Villeneuve, "L'accoutumance à l'automobile", Economie et statistique, 23, mai 1971, pp. 3-20.

(3) Cf. P. Bourdieu et J.C. Passeron, "Sociologues des mythologies et mythologies de sociologues", Les Temps modernes, 211, déc. 1963, pp. 998-1021.

Tableau 1 LA MOTORISATION

	personnel de service	salariés agricoles	manoeuvres ouvriers spé.	contremaîtres ouvriers qual.	employés	cadres moyens	agriculteurs exploitants	petits patrons	industriels gros commerçants	cadres supérieurs	professions libérales	
1-1 ménages qui possèdent une voiture (1)	30,4	46,1	47,9	60,5	56,2	79,5	64,7	74,3	93,3	90,8	99,2	
1-2 ménages qui possèdent plusieurs voitures (1)	1,5	2,0	1,7	3,0	3,1	8,7	7,9	11,5	30,4	19,4	43,9	
1-3 la voiture actuelle est la 1ère voiture possédée par le ménage (en % des ménages motorisés) (1)	8,8	16,5	17,6	20,5	16,3	14,5	19,9	10,3	6,2	9,4	3,8	
1-4 nombre moyen de voitures possédées actuellement ou antérieurement par le ménage (accoutumance) (1)	1,0	0,9	1,1	1,4	1,6	2,7	1,7	3,1	5,6	3,8	5,6	
1-5 n'ont pas le permis (individus de plus de 18 ans) (1)	72,5	69,1	65,8	58,2	54,7	37,0	56,5	39,2	24,8	29,0	21,3	
1-6 le chef de ménage a un permis et pas de voiture (1)	7,7	7,6	11,4	10,2	12,2	9,2	8,7	11,7	4,1	4,0	0,8	
1-7 aucune femme dans le foyer ne conduit (2)				70,4		53,5		58,6		45,7		30,0

(en pourcentage)

Sources : (1) A. Villeneuve, L'équipement des ménages en automobiles, enquête transport 1967, Les collections de l'INSEE 15 M, juin 1972.

(2) IFOP, janvier 1970

sée par la cécité aux usages différents que des groupes différents peuvent faire d'un même bien. S'accordant un individu générique, donc abstrait, dont les comportements sont le produit de la rencontre entre des propriétés ou des propensions anthropologiques et les caractéristiques de l'objet technique, elle imagine des conducteurs uniformisés par l'usage d'un même instrument qui les dépouille de la plupart des attributs que leur confère l'appartenance à des groupes sociaux. La "situation automobile" suffit, écrit G. Friedmann, à "métamorphoser", donc à uniformiser, le "caractère des individus" : "lorsqu'ils se mettent au volant, vous ne les reconnaissez plus", "l'instinct d'agressivité" tenu pour une caractéristique anthropologique et également répartie entre les individus est "réveillé", le "vernis craque"; "des tendances primitives, des pulsions refoulées ou endormies réapparaissent". "Sans cette régression - ajoute G. Friedmann -, bien des aspects de la culture automobile et de sa pathologie, tensions, violence dans l'injure, rixes, homicides, seraient incompréhensibles" (4). La naturalisation du conducteur automobile esclave de ses "pulsions" ou de ses "instincts" trouve une caution scientifique dans l'utilisation de la psychanalyse ou de l'éthologie qui, au moins en leur forme vulgaire, permettent d'évacuer les différences sociales et particulièrement les différences de classes au profit des différences purement psychologiques ou biologiques.

Ainsi, par exemple, pour le psychanalyste R. Held, "comme en matière de psychonévrose, l'agressivité mal intégrée", joue dans le cas des accidents de la route "le rôle fondamental". "L'intrication de pulsions agressives et sexuelles émergeant à travers le sadomasochisme renvoie souvent à un degré de maturation insuffisant de la libido. L'érotisation de la vitesse, les mécanismes de surcompensation de sentiments d'infériorité, le désir narcissique d'être plus puissant qu'autrui... tout cela joue à plein dans le déterminisme des accidents d'auto" (5). La puissance idéologique des arguments d'allure psychanalytique explique seule la facilité avec laquelle ils sont intégrés à la vulgate sociologique. "Le problème automobile est pour moi entre les mains de la psychanalyse" déclarait récemment R. Barthes (Radio-Luxembourg, 24 mai 1974) pour qui la voiture est "un objet étrange, magique qui rend fou son propriétaire" et la diminution du nombre des accidents "un problème d'éducation psychologique, un problème de civisme, il faut savoir vivre avec les autres". Pour G. Friedmann, de même, "Freud a bien vu que notre civilisation est protégée par une mince couche d'habitudes policées" en sorte que "la conduite d'une machine complexe, docile, puissante par un maître solitaire et omnipotent (ou qui se croit tel) libère souvent chez lui des tendances agressives qu'il est, dans la vie quotidienne, contraint de refouler" (6). De même, pour G. Baudrillard, le conducteur est "agressif" parce que la voiture est un phallus : "Il est faux de voir dans la voiture

un objet-femme. (...) Tous les objets, donc la voiture aussi, se font femmes pour être achetés. Mais c'est là l'effet d'un système culturel. (...) Mais au fond, comme tout objet fonctionnel mécanique, la voiture est d'abord (...) vécue comme phallus, objet de manipulation, de soins, de fascination" (7). On découvre, au hasard de la littérature "spécialisée" des versions plus caricaturales, s'il est possible, du schème de l'"agressivité" des conducteurs qui, en outre, révèlent clairement les fonctions idéologiques de ce schème d'explication. Ainsi, par exemple, les auteurs d'un article sur la "psychologie des accidents" qui croient découvrir la "corrélation" la plus forte entre le fait d'avoir été impliqué dans des accidents de la route et l'"extrémisme politique" n'hésitent pas à déclarer que : "Cette corrélation peut être expliquée à la lumière de la signification psychologique des valeurs politiques; généralement, les individus qui expriment des opinions politiques extrêmes sont des gens agressifs et avides de pouvoir" (8).

L'apparition de l'éthologie animale dans le champ idéologique fait, sous l'effet d'une sorte de zoomorphisme à prétentions savantes, régresser l'automobiliste de la "névrose" à la "bestialité" : à la fois "individualiste" et "grégaire" lors des "grandes migrations collectives", il "défend son territoire", est "agressif" et régresse au stade des "instincts primordiaux", "sauvages", "primitifs". "Là encore - écrivent J. Fabre et H. Michael - comment ne pas rechercher les raisons de ces infractions dans une régression? En effet, dans le monde animal, chaque animal (ou famille, ou clan) possède un territoire où les membres de la même espèce, mais des autres familles ou clans, n'ont pas le droit de pénétrer. Ce territoire est un lieu de chasse, de reproduction et de vie; il est défendu avec violence lorsqu'il est envahi. L'homme au volant agit de la même manière : sa voiture, et la place dont elle a besoin pour se déplacer constituent son territoire" (9). De même, R. Ardrey (qui a pour projet de fonder en nature l'inégalité sociale en s'appuyant sur l'éthologie animale) écrit à propos de l'automobile : "Une voiture dans la vie urbaine, est de toute évidence un territoire mobile, ainsi que le confirme la résolution de le défendre que manifestent aussi bien son conducteur que son chien. Les frontières territoriales que constituent ailes et pare-chocs isolent les propriétaires de voitures au point que même dans un banal embouteillage on voit apparaître une mosaïque de territoires dont les propriétaires, quand ils ne se mettent pas en colère, s'ignorent ostensiblement les uns les autres. Peut-être la voiture est-elle un doux souvenir subconscient d'un temps où nous nous promenions sous des arbres bien à nous" (10).

L'usage catastrophique de l'analogie psychanalytique ou éthologique trouve son pendant dans l'utopie techniciste

(7) G. Baudrillard, Le système des objets, Paris, Gallimard, 1968, pp. 98-99.

(8) E.S. Shere, I. Priel, "Psychological Aspects and Motor Vehicle Accidents", The Israel Annals of Psychiatry and Related Disciplines, 10, (1), mars 1971, pp. 92-100.

(9) J. Fabre, H. Michael, Stop ou l'automobile en question, Paris, Mercure de France, 1973, p. 71.

(10) R. Ardrey, La loi naturelle, une enquête personnelle pour un nouveau contrat social, Paris, Stock, 1971.

(4) G. Friedmann, La puissance et la sagesse, Paris, Gallimard, 1971, pp. 63-64.

(5) Dr R. Held, De la psychanalyse à la médecine psychosomatique, Paris, Payot, 1968, p. 381.

(6) G. Friedmann, op. cit., pp. 63-64.

qui ignore également les propriétés sociales des agents. Empruntant ses schèmes formels au champ de l'économie ou à celui des relations internationales, le rationalisme technologique attend un accroissement de la sécurité routière d'une application mécanique à la circulation de la théorie des jeux, de la théorie de l'information ou de la théorie des systèmes hommes-machines qui supposent (quoique à des degrés divers) des partenaires identiques et substituables définis de façon abstraite sous l'un des rapports dont les dote momentanément l'objet technique qu'ils utilisent : dispositifs d'émissions et de déchiffrement de messages; instruments d'élaboration de stratégies rationnelles ou systèmes d'auto-régulation et de feedback (11). Faut-il vraiment s'étonner que les nouvelles idéologies critiques de la voiture, même en leurs formes les plus "radicales" reprennent à leur compte la thématique traditionnelle (la voiture "libère les instincts sauvages", constitue un "symbole phallique", est "individualiste", et sépare les hommes les uns des autres, détruit le paysage urbain ou rural, etc.) quoique souvent dans un autre langage ? En ne voyant dans la voiture qu'une aliénation générique parmi d'autres et en substituant la "société capitaliste" à la "société industrielle" en tant que sujet collectif de propositions causales dont l'objet reste relativement indéterminé, ces idéologies peuvent s'efforcer d'intégrer la circulation automobile au champ des problèmes politiques explicitement constitués comme tels tout en faisant l'économie de l'analyse de la relation entre conducteurs selon la position qu'ils occupent dans la structure des classes. Or les collisions entre véhicules ne donnent prise à l'analyse qu'à la condition d'être considérées, au même titre que toutes les autres formes d'interactions ou de rencontres, comme le produit d'une relation sociale déterminée instaurée entre agents eux-mêmes socialement qualifiés : les relations qui s'établissent entre conducteurs sur la route ne se différencieraient en rien des relations ordinaires qui s'instaurent en général entre agents dans les lieux publics, n'étaient les contraintes liées aux caractéristiques techniques de l'instrument qui en ce cas médiate l'interaction. D'une part, la voiture s'interpose entre les agents qu'elle renferme, dans la perception qu'ils peuvent avoir les uns des autres et dans les communications qu'ils peuvent établir; d'autre part, multipliant le volume d'espace qu'ils occupent et aussi leur puissance et leur vitesse, elle multiplie les risques de collision et les risques de dommages corporels en cas de collision. Sur la route, les relations sociales entre agents s'établissent surtout sur le mode de la concurrence, chacun des

partenaires cherchant à maximiser ses gains en espace ce qui équivaut à augmenter ses profits en temps. L'intensité de cette concurrence est fonction de la relation entre l'espace disponible et le nombre des véhicules : inexistante ou minima lorsque les véhicules sont très peu nombreux puisque chacun des usagers est alors libre de régler son allure comme il l'entend, la concurrence croît jusqu'à un maximum lorsque l'accroissement du nombre des véhicules dotés de vitesses différentes tend à entraver l'avance des véhicules les plus rapides tout en laissant de larges portions d'espace inoccupées, pour diminuer jusqu'à s'annuler à nouveau lorsque la saturation de l'espace en véhicules tend à leur conférer une vitesse réduite et uniforme. Sachant que le temps est affecté d'une valeur objective et subjective différente pour ces différents partenaires selon la position qu'ils occupent dans la structure sociale et, qu'ils disposent d'un capital très inégal de puissance mécanique et d'aptitudes selon qu'ils sont dotés de grosses ou de petites voitures et selon la forme de leur apprentissage - variables qui sont elles-mêmes, on le verra, fortement corrélées avec la classe sociale - on voit que la concurrence pour l'appropriation de l'espace routier est largement réductible à un conflit de classe non perçu comme tel :

plus les agents sont hauts dans la hiérarchie sociale, plus la valeur de leur temps est grande et plus ils disposent des instruments, incorporés et mécaniques propres à accroître leur vitesse, donc plus ils seront disposés à se rendre maîtres de l'espace au détriment des voitures plus petites.

On sait que le mode de relation que les agents entretiennent avec le temps constitue une dimension essentielle de leur ethos de classe. Plus précisément, la propension à entretenir une relation comptable avec l'usage qui est fait du temps ou, autrement dit, à traiter le temps comme un bien rare est fonction de la rareté objective du temps qui varie elle-même selon la classe. La valeur du temps est doublement liée au statut économique et par là à la situation de classe : par l'intermédiaire d'une part de la valeur du travail et, d'autre part, de la part du capital qui peut être consacrée à l'acquisition d'objets ou de services dont la consommation exige elle-même du temps (résidence secondaire, bateau, action de pêche, abonnement au théâtre, etc.). Sans doute la relation que chaque conducteur entretient avec le temps et, plus particulièrement, la valeur qu'il confère à son propre temps est-elle au principe de la vitesse modale autour de laquelle il règle son allure. Analysant le comportement des conducteurs à l'approche des intersections, M. Monseur et G. Malaterre remarquent que "tout se passe comme si chacun réglait sa vitesse et d'autres indices tels que sa tenue de route en fonction d'une norme personnelle autour de laquelle il évolue préférentiellement" en sorte que le "comportement de la plupart des conducteurs serait soumis à un principe d'inertie ou de rigidité correspondant à la faible variabilité de leur vitesse de base" (12).

(11) Cf. P. Chancé, Précis de sécurité routière, biologie, logistique, cybernétique de la conduite, Paris, Gauthiers-Villars, 1965. On peut se référer aussi aux travaux de D. Mc Ruer et D. H. Weir qui ont tenté de rendre compte de la conduite automobile en combinant l'analyse des systèmes à feedback et des modèles mathématiques de contrôle des tâches. Cf. par exemple, "Theory of Manual Vehicular Control", Ergonomics, 1969, 12, (4), pp. 599-633 et "Dynamics of Driver Vehicle Steering Control", Automatica, 6, 1970, pp. 87-98.

(12) Cf. M. Monseur et G. Malaterre, "Prise de risque en automobile ; étude expérimentale d'un parcours routier", Bulletin de l'ONSER, 27, juillet 1970.

## LES INVARIANTS DU BAVARDAGE BOURGEOIS ET LES VARIATIONS DU SYSTEME DE LEGITIMATION

... Cette subordination de l'homme à sa mécanique peut fort bien aller jusqu'à l'idolâtrie et entraîner des déséquilibres importants. En ce sens, le simple achat de la voiture — sans aller jusqu'à la conduite — est révélateur du caractère de quelqu'un. Ce n'est pas pour rien qu'à partir du livre de M. Jean-François Held *Je roule pour vous* (Paris, Seuil, 1967), *La Vie catholique illustrée* de juin dernier titrait « montre-moi ta voiture et je te dirai qui tu es. »

... Sans compter que parfois l'auto supprime la relation humaine. Je pense à telle paysanne bourguignonne se plaignant vigoureusement de ne plus voir son curé depuis qu'il avait sa voiture. Le brave homme passait mais n'avait plus la possibilité de glisser un mot, de ser- rer une main, de prendre discrètement des nouvelles.

... Limites humaines donc, mais fautes aussi : quand un orgueilleux se met au volant, c'est un orgueilleux qui agit en refusant une priorité ou un dépassement, quand un violent se met à conduire, il révèle sa brutalité en devenant un chauffard. Et qui de nous est indemne dans ces domaines ? Curieusement, la voiture nous fait connaître nos limites et nos fautes.

... La voiture est un instrument qui permet aussi la découverte de l'homme. Dès lors, pourquoi ne pas accepter que les autres, tous les autres, commentent à la même faiblesse, même si c'est à des degrés divers. La voiture doit-elle nous faire oublier, ou au contraire nous rappeler que l'homme, tout homme, est un être limité et pécheur qui a besoin d'être aimé, aimé jusqu'au pardon. Pourquoi le « Notre Père », qui nous révèle que l'homme a besoin de pardon comme de pain, ne serait-il pas la prière de l'automobiliste pour l'automobiliste ? ...

### Variante 1. le prêchi-prêcha sacerdotal

Père P. Clavel, "L'automobile devant la conscience de l'homme", pp. 244-253 in : R. Ailloud, et al, L'automobile et l'homme, Paris, Spes, 1968.

C'est de même parce que les automobilistes sont en concurrence pour l'appropriation de l'espace qu'ils négligent le conseil, dispensé par les organismes de sécurité routière, de maintenir, sur auto- route, une distance suffisante entre leur propre véhicule et le véhi- cule qui les précède; tout intervalle laissé libre entre deux voitures est presque immédiatement occupé par un troisième véhicule : arri- vant derrière la voiture qui entend rester à distance du véhicule qui le précède, il la dépasse et vient se loger dans l'espace laissé libre comme si son conducteur ne pouvait supporter la vue d'une surface inoccupée. En fait, de telles manoeuvres, qui exigeraient pour être relativement efficaces des dépassements incessants n'accroissent pratiquement pas la rapidité du parcours : comme l'a montré une recherche du Bureau suisse d'études pour la prévention des acci- dents une "conduite nerveuse, brusquée et fébrile en circulation intense en comparaison d'une conduite paisible, régulière et souple permet d'obtenir un gain de six minutes d'avance seulement aux 100 kms" (13).

### La conduite symbolique

La concurrence pour l'espace s'observe par exemple sur les autoroutes où les voitures rapides agissent de façon à s'approprier la totalité de la voie de gauche en en chas- sant les voitures moins rapides qui l'occupent et en les incitant par toute une série de manipulations à distance (coups de klaxon, appels de phares, etc.) à se rabattre sur la voie de droite. Bref, tout se passe comme si, les inégalités sociales prenaient, sur la route, la forme spé- cifique d'inégalités de puissance et de vitesse, les agents qui se sont pourvus des voitures les plus puissantes, les moins usagées et les plus rapides, d'autant plus nombreux qu'on s'élève dans la hiérarchie sociale (2-1, 2-2, 2-3, 2-4, 2-5) ayant le pouvoir d'occuper, au détriment des usagers moins bien armés, tout l'espace que réclame la réalisation des possibilités de leurs machines. Mais ce type de concurrence exclut a priori le conflit physique du champ des instruments rationnellement utilisables. En effet, en multipliant dans des proportions considéra- bles la puissance biologique que détient chaque agent, l'objet technique tend à égaliser les chances en cas d'affrontement physique : dans la collision, le conduc- teur de la DS n'échappe pas plus aux dommages matériels et corporels que le conducteur de la 2 CV. Il s'ensuit que l'ordre symbolique est le lieu naturel des conflits rou- tiers qui ne l'abandonnent pour l'ordre physique que par "accident".

Avant d'effectuer une manoeuvre, le conducteur doit évaluer la puissance et les dispositions de ses partenai- res en déchiffrant les indices symboliques qu'ils lui li-

(13) Cf. ONSER actualité, 17.

vrent ou qui à leur insu les trahissent puis les informer de ses intentions et leur imposer ses prétentions en faisant la démonstration symbolique de la puissance dont il dispose. Ainsi, les actes techniques de la conduite sont autant de stratégies sociales de dissuasion, de bluff, d'imposition symbolique d'autorité ou d'expression ostentatoire de la résignation et de l'humilité. Ce "jeu de l'information" comme dit Goffman (14) commande les stratégies de chacun des partenaires d'une interaction routière qui doit évaluer à la fois sa propre puissance, les moyens expressifs qu'il peut mettre en oeuvre pour la rendre visible, la puissance dont dispose son adversaire (qui peut être inférieure ou, plus rarement, supérieure, à la puissance que suggère sa prestation symbolique) enfin le sens que son partenaire a conféré à l'information qu'il a lui-même transmis et le degré auquel il a accepté de se soumettre aux intentions qu'exprime sa conduite symbolique (15).

La conduite symbolique s'observe, par exemple, lors des dépassements : ainsi, un conducteur peut signifier à un concurrent moins rapide son intention de le dépasser dès que l'occasion s'en présentera et sa détermination à occuper l'espace libre nécessaire à la réalisation de cette manœuvre en se rapprochant à vive allure et en ne ralentissant qu'à proximité du véhicule qui gêne son avance et auquel il "colle", en rétrogradant (ce qui a notamment pour effet d'accroître le bruit du moteur), en opérant de petits mouvements brusques vers la gauche, en déclenchant son clignotant, enfin, éventuellement, en émettant des appels de phares ou des coups de klaxon rapprochés et rapides, autant de signaux et de gestes substituables, combinables et cumulables qui, en augmentant symboliquement la présence physique du véhicule et en exprimant l'impatience résolue de son conducteur ne se contentent pas d'annoncer l'action à venir mais la préfigurent de sorte qu'ils commandent le comportement des partenaires au moins autant qu'ils l'informent. Autre exemple : sur une route à deux voies de circulation une file de voitures suit un camion; chaque voiture souhaite le dépasser dès qu'un espace libre suffisant sur la voie de gauche se trouvera libre; cet espace libre appartiendra à la voiture qui l'occupera la première : l'application à ce cas particulier de schèmes en vigueur dans d'autres domaines de la vie sociale et, particulièrement, dans celui de la bienséance et de la politesse, voudrait que la voiture qui se trouve immédiatement placée derrière le camion dépasse en premier, puis la seconde et ainsi de suite. La logique de la concurrence fait au contraire que l'appropriation de l'espace libre reviendra à la voiture qui, dans le conflit symbolique avec ses partenaires, arrivera à les dissuader de déboîter, puis les en empêchera physiquement en les dépassant sur la voie de gauche avant de dépasser le camion qui obstrue l'espace. L'effet de dissuasion sera obtenu par la mise en oeuvre de conduites symboliques qui expriment non seulement la puissance mécanique de la voiture, mais aussi les aptitudes du conducteur et son esprit de résolution.

(14) Cf. E. Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne*, T.I. *La présentation de soi*, Paris, Ed. de Minuit, (coll. "Le sens commun"), 1973, pp. 17-18.

(15) Les analyses qui suivent portent essentiellement sur les relations entre conducteurs de voitures particulières ; l'étude des relations entre voitures particulières et camions ou voitures particulières et motocyclettes fera ultérieurement l'objet de travaux complémentaires.

A ces signes, la voiture moins rapide doit, si elle accepte la domination de son concurrent, réduire sa vitesse, au moins ne pas accélérer, serrer à droite et exprimer par tout un ensemble de conduites d'humilité qu'elle se laisse dépasser.

S'il est vrai que le style de conduite adopté est affecté d'une grande valeur expressive et, d'autre part, que les conducteurs peuvent ajouter aux équipements habituels de leur voiture ces instruments symboliques d'imposition de la puissance, et de manifestation de l'autorité que sont les "klaxons spéciaux" et les "phares spéciaux" (et cela d'autant plus souvent qu'ils occupent une position plus élevée dans la hiérarchie sociale) (4-8, 4-9) il reste qu'une grande partie de la symbolique automobile se soustrait à la manipulation directe des agents, au moins en cours de route, parce qu'elle est constituée par la voiture elle-même. Les objets techniques les plus familiers s'organisent (au même titre que les objets du monde naturel dans les sociétés traditionnelles) en des taxinomies pratiques, le plus souvent implicites, qui étant le produit de la mise en oeuvre des principes sociaux de classification, tendent à reproduire et à retraduire dans le monde des objets les divisions sociales entre groupes et entre classes. La taxinomie pratique des voitures (qui ne se confond pas avec le catalogue des marques et des modèles rationnellement établi en fonction de critères explicites, techniques ou commerciaux) distingue les voitures, instruments de distinction, selon une série de traits socialement pertinents qui varient dans le temps et selon les groupes : utilisée dans l'urgence de la route elle permet l'identification rapide des véhicules adverses et leur attribution à une classe déjà connue de véhicules dont le comportement est prévisible. Dans la pratique de la conduite et étant donné la rapidité des séquences d'actions et de réactions qui composent les interactions entre conducteurs, cette taxinomie rend possible la perception globale de l'information fournie par la combinaison des traits symboliques dont la voiture est porteuse et des significations attachées au type d'usage qui en est fait à la façon dont, dans la relation à autrui, on perçoit sous une forme synthétique, l'information fournie par le vêtement, la gestualité, la mimique, le discours, etc.

A l'inverse des taxinomies constituées, fixées une fois pour toutes, mémorisées dans leur totalité et transmises par l'apprentissage explicite ou, le plus souvent, objectivées dans des textes ou des diagrammes, qui peuvent être restituées de façon identique par tous les agents qui les détiennent et qui peuvent aussi en contrôler la cohérence logique, les taxinomies pratiques sont le produit instantané et labile de la mise en application de schèmes de classification dans des situations déterminées. C'est dire que si le caractère collectif et permanent des schèmes intériorisés explique la similitude formelle entre les taxinomies engendrées par un même individu à différents moments du temps ou par les différents agents d'un même groupe, les fonctions pratiques des classifications que ces schèmes permettent d'opérer rendent compte, à leur tour, des différences substantielles par lesquelles se dis-

Tableau 2 LES CARACTERISTIQUES DES VEHICULES

	personnel de service	salariés agricoles	manoeuvres ouvriers spéc.	contremaîtres ouvriers qual.	employés	cadres moyens	agriculteurs exploitants	petits patrons	industriels gros commerç.	cadres supérieurs	professions libérales
2-1 voitures acquises d'occasion	62,0	67,3	66,1	57,7	48,6	42,2	62,8	43,0	34,9	37,2	29,2
2-2 âge moyen des voitures (en années)	5,0	6,5	6,3	5,6	4,9	4,1	7,6	4,9	3,7	3,8	3,7
2-3 puissance fiscale moyenne (en CV fiscaux)	5,9	4,8	5,3	5,4	5,4	5,9	5,5	6,6	7,3	6,9	6,9
2-4 puissance fiscale des voitures neuves	5,8	3,8	4,8	5,1	5,3	5,9	5,0	6,5	7,3	6,8	7,0
2-5 puissance fiscale des voitures d'occasion	5,9	5,3	5,5	5,7	5,4	5,9	5,7	6,7	7,2	6,9	6,5
2-6 kilométrage au compteur (en moyenne)	56 186	55 076	53 854	51 114	47 895	46 714	57 075	50 506	48 828	45 596	47 723
2-7 kilométrage depuis l'acquisition (en moyenne)	26 571	22 963	23 678	27 120	28 269	31 584	31 290	33 234	39 428	36 457	37 651
2-8 la voiture précédente a été envoyée à la ferraille	12,4	28,9	23,1	17,0	9,2	5,5	39,1	15,8	6,1	5,7	7,2
	(en pourcentage)										

**Source** : A. Villeneuve, *L'équipement des ménages en automobiles*, *op. cit.*

tinguent des taxinomies produites dans des situations différentes. Ainsi, par exemple, le degré de complexité de la taxinomie pratique des véhicules ou, si l'on veut, le nombre de classes qu'elle distingue, sont largement fonction du temps dont le conducteur dispose pour identifier son partenaire et pour négocier un accord avec lui, donc de la vitesse des véhicules ou du risque enfermé dans la situation.

## La caractérologie des véhicules

Les conducteurs semblent utiliser pour régler leur conduite une sorte de caractérologie pratique des véhicules qui permet d'en prévoir grossièrement le comportement en inférant, à la façon de toutes les caractérologies, d'un ensemble de traits extérieurs, la présence d'une nature déterminée en ce cas à la fois méca-

nique, puisqu'elle ordonne les véhicules en fonction de leur puissance, et psychologique, puisqu'elle associe à chaque type de véhicule un type déterminé de conducteur doté lui-même d'un tempérament déterminé ("père", "nerveux", "dingue", "endormi", "distrain", "gueulard", etc). Mais cette caractérologie pratique des véhicules est toujours qualifiée socialement parce qu'elle est indissociable d'une caractérologie des conducteurs elle-même largement réductible à une typologie sociale. La symbolique automobile constitue en effet la forme spécifique que prend l'emblématique de classe dans les situations d'interaction sur route où l'identification des véhicules auxquels on dispute le terrain engage, au moins implicitement, l'identification sociale de leurs conducteurs, lors même que, comme c'est souvent le cas, on ne peut seulement les entrevoir. A la conduite rapide, "décidée", formellement et légalement impeccable mais brutale du conducteur de DS 21 ou de Mercedes, qui suggère par un mélange de souplesse et de brusquerie l'arrogance de celui qui, "sûr de lui", peut "se permettre bien des choses" sans épuiser ses réserves de force mécanique

et sociale ("il a bien la gueule à être dedans, il accélère et pile sec") et dont la voiture exprime par sa puissance le pouvoir social dont il est doté du fait de la position dominante qu'il occupe dans la structure des classes sociales et des classes d'âge ("il considère que la route est un domaine où il est dans son droit, omnipotent, invulnérable") (16); à la conduite "nerveuse" tout entière faite d'accéléérations, de décéléérations, de vrombissements et de dépassements, du conducteur de voitures de sport, - Triumph, Alfa-Roméo, ou Austin - bourgeois mais pourtant jeune qui, par l'association de la "puissance" et de l'"audace", prétend se distinguer aussi bien des membres âgés de sa classe que des membres des autres classes, s'oppose la conduite lente, légaliste, souvent hésitante, un peu aveugle et imprudente par excès de prudence du conducteur d'Aronde, de 403 ou de 4 CV, vieille mais "propre et bien entretenue", paysan tard venu à la voiture et ignorant la symbolique automobile, "penché sur le volant qu'il tourne par petits coups, sans croiser les mains", aussi bien que la conduite ostensiblement agressive, saturée de signes expressifs, de sons, de mouvements, de lumières, du conducteur de voiture maquillée, au sens où on le dit d'une femme, vieille R 8 repeinte en "bleu de France", en rouge ou en "jaune canari", Dauphine "Gordini", "gonflée" envahie de badges et de macarons publicitaires, surchargée de "gadgets" - pots d'échappement chromés, rétroviseurs profilés, jantes en aluminium, cadrans - qui signale le "jeune" des classes populaires ou de la frange inférieure des classes moyennes, dominé dans la hiérarchie des classes et des classes d'âge, condamné à n'être qu'aspirations vaines et provisoires et à se distinguer par défaut en accumulant les marques ostentatoires de la témérité la plus folle (dérapiage dans les virages, "slalom" à travers les files, etc.). Autant de "sty-les de conduites", de types de comportements, de "manières d'être", d'hexis, qui prolongent au-delà des frontières biologiques l'hexis corporelle et l'enracinement dans les instruments accessoires du geste; la voiture relaie le corps parce qu'elle l'incorpore : elle le dissimule et le multiplie dans une relation qui tend à se conformer aux représentations sociales des rapports entre l'âme et le corps. Et l'espèce d'identification, souvent notée, que suggère, dans le discours, l'économie de la référence à la médiation de la chose, "je suis garé là" (au lieu de "ma voiture est garée là"), "j'ai éraflé mon aile", "je suis à plat", exprime peut-être moins la "participation affective" (suggérée par les explications de type psychanalytique) que l'illusion perceptive engendrée par l'extension du schéma corporel aux objets qui, renfermant le corps, médiatisent les interactions qui s'instaurent entre le corps et l'environnement physique et social.

Et de même, les épithètes, dont sont dotées les voitures s'adressent toujours, par machine interposée, à leurs pro-

## LES INVARIANTS DU BAVARDAGE BOURGEOIS ET LES VARIATIONS DU SYSTEME DE LEGITIMATION

... 1° Comme en matière de psychonévrose, l'agressivité mal intégrée joue ici encore le rôle fondamental. Elle peut se libérer directement contre autrui ; contre le véhicule piloté ; contre soi-même. Il est impossible le plus souvent de séparer nettement ces trois modes de libération.

2° L'intrication des pulsions agressives et sexuelles émergeant à travers le sado-masochisme renvoie souvent à un degré de maturation insuffisant de la libido. L'érotisation de la vitesse ; les mécanismes de surcompensation de sentiments d'infériorité ; le désir narcissique d'être plus puissant qu'autrui ; le déplacement sur le « champignon » d'un potentiel d'énergie nerveuse bloqué quant à ses canalisations normales, tout cela joue à plein dans le déterminisme des accidents d'auto.

3° Des conduites plus régressives ramenant à l'oralité sont facilement détectées. Le langage populaire qui parle de « boire l'obstacle » ; les relais gastronomiques et l'ingestion de boissons alcoolisées ; la « griseric » de la vitesse ; le comportement de certains « toxicomanes du volant » qui n'ont de cesse d'aller toujours plus vite et ne souffrent pas d'arrêt prolongé et qui fait penser à l'impitance du drogué devant sa seringue ou sa prise ; tout cela ramène à l'oralité.

4° *Les grands complexes analytiques* se dessinent nettement sur les observations d'accidentés :

*L'Œdipe* : Le conducteur d'une petite voiture se sent écrasé par un camion ou une voiture de grosse cylindrée. Il cherche à compenser son infériorité en se faufilant entre les voitures, en doublant qui pourrait aisément le dominer. Le scootériste paye un lourd tribut à ce mode de surcompensation...

### Variante 2. le terrorisme médical

Dr. R. Held, *De la psychanalyse à la médecine psychosomatique*, Paris, Payot, 1968, p. 381.

(16) Les passages entre guillemets sont extraits des interviews.

# DISTANCE SOCIALE ET DISTANCE SPATIALE

Illustration non autorisée à la diffusion

A 140 km/h tout recommence à rentrer dans l'ordre. La file de gauche nettoie le domaine réservé des DS.

et les autres les regardent s'éloigner silencieusement, confortablement, mais immanquablement.

Illustration non autorisée à la diffusion

Paris-Match, 26 septembre 1970

## Les grandes voitures sont toujours solitaires.

Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas.

Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas.

Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas.

Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas. Elles ne regardent pas.

Illustration non autorisée à la diffusion

## DU DISCOURS DES PUBLICITAIRES AUX STRATEGIES DES AGENTS

La publicité pour la DS -voiture la plus souvent possédée par les industriels et les gros commerçants (18,6 % d'entre eux sont possesseurs de DS) et, avec les Peugeot 404 et 504, par les cadres supérieurs (12,3 %) et les membres des professions libérales (10,3 %) (cf. tableau 3)- est tout entière construite sur le système des oppositions homologues entre les objets "distingués" et les objets "communs", "l'espace libre" et "l'encombrement", les "élites" et les "masses", qui permet d'associer -en jouant notamment sur le double sens, spatial et social, du mot "distance"- la position du véhicule dans la structure de la distribution des biens, la position de ses possesseurs dans la structure des classes et la structure de la distribution de l'espace entre les classes: la combinaison de la référence à la rareté (qui se retrouve dans la célébration de tous les biens de luxe) et des figures spatiales de la solitude et de l'étendue suggère la confusion entre l'appropriation des biens rares et l'accaparement de l'espace ("la file de gauche redevient le domaine réservé des DS"), entre la concurrence sociale ("les autres les regardent", "on les envie", etc.) et le dépassement.

L'ajustement relatif entre le discours des publicitaires et les pratiques des agents, entre le vocabulaire de la distinction et de la distance et les stratégies automobiles des membres de la classe dominante dotés de voitures rapides (rappelées ici par l'image d'une DS cherchant, sur une route à deux voies, à se glisser entre deux 2CV) est le produit des mécanismes circulaires qui, par l'intermédiaire notamment des "enquêtes de marché" tendent à constituer la représentation sociale d'un bien déterminé, combinaison des propriétés substantiellement attachées au bien et des propriétés positionnelles de leurs détenteurs .

Ce que les professionnels de la vente appellent l'"image de marque" est le produit de la statistique intériorisée des consommateurs de la marque et c'est cette statistique spontanée qu'ils cherchent à manipuler symboliquement en suggérant par la publicité les caractéristiques sociales que détiennent les agents qui achètent les produits de la marque. Ainsi, par exemple l'"image de marque" de Peugeot (solide, cossue, bourrue, sérieuse, etc.) vient du fait que de toutes les marques françaises de voiture, elle est celle qui possède la clientèle la plus masculine, la plus âgée, la plus fortunée et la plus souvent située chez les cadres supérieurs et les membres des professions libérales (4-12). La part des agents qui se déclarent "le plus favorable" aux Peugeot décroît quand on passe des cadres supérieurs aux ouvriers tandis que la part des agents qui se déclarent "le plus favorable" aux Renault, marque française la plus "populaire" (au sens de, la plus diffusée dans les classes populaires et de la moins porteuse de signes distinctifs) varie exactement en sens inverse, tandis que les Ford, voitures en simili (cf . infra) recueillent le plus grand nombre de suffrages chez les employés et les cadres moyens (4-13, 4-14).

priétaires, réels, potentiels ou simplement probables. Parler d'une "belle voiture", "luxueuse", d'une "grande routière", "puissante" et "confortable", mais "élégante", "distinguée", "racée", "séduisante", "douce" et "silencieuse", quoique "rapide"; d'une "petite", "mini", "jolie", "mignonne", "souple", "maniable", "amusante" à conduire; d'une voiture "commode", "économique", "utilitaire", "endurante", "robuste", "familiale", "sobre", "discrète"; d'un "bolide", d'une "bête de race", d'un "monstre", "nerveux", "agile", "excitant à piloter", "gonflé", "moderne", ou encore dire d'une voiture qu'il n'y a rien à en dire, c'est utiliser les catégories de perception des objets matériels pour désigner des classes d'appropriateurs définis par leur âge, leur sexe, et surtout leur position dans la structure des classes soit, par exemple, un "patron", un "médecin", un "PDG", un "directeur de société", une "femme", une "minette", une "femme riche qui a une seconde voiture pour faire ses courses", un "pépère", la "cinquantaine", "marié", "raisonnable", avec un budget "moyen", "une paye de chaque côté", "un jeune qui a les moyens", qui a "déjà un salaire assez élevé", un "fils à papa", "célibataire", "sportif", "avec des réflexes", "une vedette", ou enfin "les gens qui n'ont pas trop d'argent", "le milieu ouvrier", "les petits employés", "n'importe qui".

## Les régularités objectives du marché de l'automobile

Le repérage social des automobilistes à partir des caractéristiques possédées par les véhicules doit son efficacité au fait qu'il repose sur la statistique intériorisée, produit de la cumulation d'une multitude d'expériences parcellaires, des régularités objectives qui marquent le marché de l'automobile et qui tendent (notamment par l'intermédiaire du prix à l'achat et des coûts d'entretien) (4-3, 4-4) à maintenir l'adéquation entre la hiérarchie des véhicules et la hiérarchie sociale : alors que des voitures comme la DS 21, la Peugeot 504, et, à un moindre degré la Renault 16, pour ne parler que des voitures françaises de modèle courant, sont possédées en majorité par des membres des professions libérales, des cadres supérieurs, ou des patrons de l'industrie et du commerce, les modèles les plus anciens et les moins coûteux qui n'étant plus produits sont nécessairement achetés d'occasion, comme la Renault 4 CV, la Dauphine, la Simca Aronde, ou la Peugeot 403, se rencontrent le plus souvent chez les agriculteurs, les ouvriers agricoles ou les manoeuvres et les modèles relativement peu coûteux mais récents, comme la Renault 4L ou la Renault 8 chez les ouvriers et les employés. Entre ces deux extrêmes, existe une quantité de modèles qui, relativement peu marqués, mécaniquement et socialement, trouvent leurs consommateurs privilégiés dans les classes moyennes mais peuvent se rencontrer dans la frange inférieure des classes supérieures ou la frange supérieure des

classes populaires comme, par exemple, la Simca 1100 (ou même la Simca 1300), l'Ami 6 ou les Peugeot 203 et 204 (cf. tableau 3).

L'ajustement entre les caractéristiques des agents et les caractéristiques des voitures qu'ils possèdent s'accroît lorsque l'on combine la marque et l'ancienneté du véhicule : les voitures possédées sont d'autant plus anciennes qu'on descend dans la hiérarchie sociale, l'âge moyen des voitures passant de 3,7 années en moyenne pour les industriels et les membres des professions libérales à 7,6 pour les agriculteurs (2-2). Les différences sont toutefois moins nettes si on prend comme indicateur le kilométrage inscrit au compteur dans la mesure où le nombre de kilomètres parcourus chaque année augmente très fortement quand on s'élève dans la hiérarchie sociale (2-6, 6-1). La carrière sociale des voitures est, à l'inverse de ce que l'on observe pour beaucoup de biens à dominante symbolique (meubles "rustiques", objets de décoration, etc.) toujours caractérisée par la mobilité descendante comme en témoigne par exemple l'élévation, quand on descend dans la hiérarchie sociale, du kilométrage déjà parcouru par les voitures au moment de l'achat, de la part des ménages qui ont acquis leur voiture d'occasion ou qui ont envoyé à la ferraille la dernière voiture qu'ils ont possédée avant celle qu'ils utilisent actuellement (2-6, 2-7, 2-1, 2-8).

Mais les propriétés du conducteur ne sont jamais totalement déductibles des propriétés du véhicule dans la mesure même où la voiture constitue un des marqueurs de classe, sinon le plus discriminant, du moins le plus facilement déchiffrable : la voiture, marqueur objectif, est, à l'inverse des marqueurs incorporés comme l'accent ou l'hexis corporelle qui, échappant au contrôle de l'agent, sont particulièrement durables et discriminants, un signum social relativement facile à manipuler de façon explicite. En outre, au même titre que les autres marqueurs économiques sa valeur distinctive est par soi seule relativement faible (puisque le porteur doit encore faire la preuve qu'il utilise le bien rare qu'il a acquis selon la modalité requise) mais sa "communauté de paiement" est très étendue; les signes extérieurs de richesse constituent sans doute les seuls signums sociaux reconnus par tous les groupes quels que soient leurs principes internes de hiérarchisation et de classement ou leur degré de familiarisation avec les principes de classement qui ont cours dans les autres groupes.

Les propriétés symboliques de l'automobile font que les stratégies de consommation des agents sont souvent inspirées en priorité par le souci d'échapper au repérage social en se dotant de véhicules statistiquement improbables étant donné la position qu'ils occupent dans la structure des classes. Soit que, comme les membres des fractions intellectuelles de la classe dominante, ils prétendent se distinguer des groupes identiques ou supérieurs sous le rapport du capital économique, mais inférieurs sous le rapport du capital culturel, en achetant des voitures moins prestigieuses et moins coûteuses que ne leur permettraient

**Tableau 3 MARQUE ET TYPE DE VOITURES POSSEDEES  
PAR LES MENAGES EN FONCTION DE LA CATEGORIE  
SOCIO PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE**

	salariés agricoles	agriculteurs exploitants	personnel de service	ouvriers spé. manoeuvres	contremaîtres ouvriers qual.	employés	cadres moyens	petits patrons	cadres supérieurs	professions libérales	industriels gros commerçants
Citroën 11 CV	4,2	4,7	1,2	1,6	1,1	0,8	0,5	2,0	0,2	0,5	0,4
Peugeot 203	3,6	7,2	1,8	5,1	2,8	2,6	1,5	2,4	1,5	1,5	0,4
Renault 4 CV	8,3	3,6	2,3	5,9	4,7	4,1	2,3	2,8	1,8	2,0	0,8
Simca, Aronde	7,1	9,0	5,9	9,3	8,7	6,5	4,4	4,1	2,4	2,6	1,5
Citroën 2 CV	23,8	24,9	11,7	15,2	13,9	13,3	10,7	10,0	8,3	5,1	9,9
Renault Dauphine	8,9	4,9	13,5	12,5	11,9	10,1	7,9	4,3	4,3	3,6	1,5
Renault 4	15,5	8,9	5,3	9,8	8,6	8,2	7,6	8,9	4,3	8,2	9,1
Peugeot 403	6,6	7,4	6,4	6,2	6,4	4,7	5,9	7,6	5,6	0,5	5,3
Simca 1000	1,8	1,2	3,5	3,5	3,6	3,4	3,0	1,4	2,7	2,1	3,0
Citroën Ami 6	4,8	5,8	7,6	5,4	6,2	8,7	7,3	6,8	5,5	10,8	4,2
Renault 6, Renault 10	3,0	1,7	4,1	5,1	7,6	6,0	8,5	3,7	4,8	1,0	2,7
Simca 1300, 1301	1,2	1,6	0,6	2,4	2,8	4,9	4,7	1,7	3,5	1,5	1,5
Peugeot 404	1,8	4,1	5,3	2,6	4,3	4,9	9,6	12,0	14,2	13,3	14,0
Citroën DS, ID	2,4	3,4	4,1	1,6	2,5	2,3	4,1	11,0	12,3	10,3	18,6
voitures étrangères	0,6	2,4	8,8	4,9	5,7	9,3	10,5	8,9	17,1	28,2	16,7
autres	6,6	9,4	18,0	8,7	9,3	10,4	11,5	12,4	11,9	8,7	10,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(en pourcentage)

Source : A. Villeneuve, L'équipement des ménages en automobiles, op. cit.

leurs revenus, soit au contraire qu'ils utilisent des voitures "au-dessus de leurs moyens" comme le font fréquemment les membres des fractions ascendantes des classes moyennes. Les membres de ces classes peuvent, par l'achat d'occasions, s'approprier une voiture moins sûre mécaniquement qu'une voiture achetée neuve mais dotée, à prix égal, d'une valeur symbolique supérieure : ils peuvent aussi acquérir certaines voitures (comme la Ford Escort surtout possédée par des employés ou des cadres moyens et à un moindre degré la Simca 1300) dotées par leur constructeur d'une apparence extérieure qui les apparente aux voitures possédées par les membres des classes supérieures, sans en détenir pour autant les qualités mécaniques ou la puissance et qui sont par conséquent caractérisées par une décrystallisation entre les caractéristiques symboliques visibles et les caractéristiques mécaniques invisibles par laquelle se définit l'objet en simili. Les membres des classes moyennes paraissent aussi les plus nombreux à faire de la voiture un objet de surinvestissement affectif. Souvent décrite dans le langage de l'érotisation, la tendance à entourer la voiture de soins nombreux et vigilants est essentiellement fonction du degré auquel l'achat et l'entretien de la voiture constituent un investissement important et, par conséquent, dépend de la relation entre le revenu du ménage et le prix de revient total de la voiture. Elle est donc maximum dans les groupes en ascension où les aspirations tendent à s'ajuster moins sur la position ponctuellement occupée que sur la position escomptée entraînant ainsi une tension entre les consommations et le revenu.

Ainsi, alors que les employés et les cadres moyens ont un revenu annuel moyen par ménage respectivement de 14 344 F et de 22 535 F contre 13 514 F pour les cadres supérieurs (17), ils évaluent à 2 423 F et 2 789 F le prix de revient annuel moyen de leur voiture contre 2 977 F pour les cadres supérieurs (4-1). Autre indice de la tension économique engendrée par la voiture dans les classes moyennes (et qui est au principe de la crispation psychologique dont elle fait souvent l'objet dans ces catégories) les employés et les cadres moyens sont aussi les plus nombreux à tenir une comptabilité stricte des frais occasionnés par la voiture et à prendre en compte surtout les frais d'entretien dans l'achat d'une voiture (4-4).

Enfin, à l'exception des salariés agricoles, les employés sont les plus nombreux à consacrer de 20 minutes à 2 heures par semaine à l'entretien de leur voiture (pour 32,9%) contre 13,5% seulement des cadres supérieurs qui déclarent, dans leur grande majorité (63,9%), ne pas consacrer de temps à l'entretien de leur véhicule (4-2). On trouverait de multiples indices de la tendance psychologique à attribuer à la voiture que l'on possède des qualités d'autant plus grandes qu'elle représente à l'achat et à l'entretien un inves-

tissement plus fort : ainsi, par exemple, les ouvriers ou contre-maîtres possesseurs de Citroën GS, voitures relativement coûteuses, se montrent plus satisfaits de leur véhicule que les membres des autres classes possesseurs du même modèle et surestiment fortement, notamment leur "vitesse de pointe" et leur "nervosité" (18). Quant à l'intérêt porté à l'aspect extérieur de la voiture, maximum dans les classes moyennes (4-5), il exprime toujours une tension entre les prétentions et les moyens. Au moins dans le domaine de l'automobile la valeur esthétique d'un objet est réductible à sa valeur économique en sorte qu'une voiture est d'autant plus "belle" pour son prix qu'elle ressemble à un modèle de prix plus élevé. Interrogés sur les motifs de leur choix, les propriétaires de Ford Escort évoquent des raisons d'ordre "esthétique" beaucoup plus souvent (44,2%) que les propriétaires des autres véhicules sur lesquels portait la même enquête (soit, par exemple, 0,8% pour les propriétaires des Volkswagen Coccinelle, 0,7% pour les propriétaires de Peugeot 204, 1% pour les propriétaires de DS 21, 3% pour les propriétaires de 504, etc.) si l'on excepte les propriétaires de Citroën GS (11,2%), définis négativement par le fait qu'ils auraient souhaité posséder une DS 21 à laquelle la GS s'apparente par l'aspect extérieur et par les aménagements intérieurs (le "confort" est presque aussi souvent mentionné par les propriétaires de GS - pour 28% - que par les propriétaires de DS 21 - pour 30,5% -) (19). Les membres des classes supérieures au contraire, dotés de voitures "irréprochables" sous tous les rapports, peuvent feindre de se désintéresser des aspects symboliques de leur véhicule, pour ne retenir dans leurs choix que les qualités mécaniques et mépriser la "prétention" des possesseurs d'objets en simili : "La Ford Escort, ça sent l'épicerie. Ça fait pas une voiture sérieuse au fond. On a même l'impression qu'elle convient aux personnes qui veulent se pousser du col. Ils n'ont peut-être pas la possibilité d'avoir une grosse voiture, mais la Ford, ça fait bien" (Homme, 51 ans, médecin). Quant aux membres des fractions intellectuelles de la classe dominante, ils peuvent, par l'utilisation de Citroën 2 CV, de Volkswagen, Coccinelle ou de voitures du même type, tenter de se démarquer aussi bien de la petite bourgeoisie utilisatrice d'objets "en simili" que des fractions de la classe dominante les mieux pourvues en capital économique. A condition d'assortir l'utilisation de voitures peu coûteuses et dénuées de prestige d'un discours idéologique justificateur, ces stratégies de consommation permettent de camoufler symboliquement l'infériorité économique : si les membres de la fraction intellectuelle ne peuvent acheter les modèles rares, chers et distingués que s'approprient les membres des fractions dominantes de la classe dominante, ils peuvent encore, par l'inversion symbolique, se doter d'une rareté qui leur est économiquement refusée en refusant de se doter des voitures "moyennes" correspondant à la position moyenne qu'ils occupent dans la structure de la distribution des revenus. C'est dans cette logique qu'il faut comprendre les propos d'un jeune chercheur en sciences exactes, propriétaire d'une 2 CV, qui oppose "la bagnole qui ne coûte pas cher à l'entretien et qui vous transporte, elle vous mène d'un point A à un point B pour un prix donné comme la 2 CV" à la "bagnole d'agrément pour le plaisir de conduire, la Porsche, l'Alfa Romeo, la voiture pour s'amuser, pour le prestige"; le même ajoute : "bien sûr, il y a toute une catégorie intermédiaire entre la voiture économique et la voiture pour le plaisir. Ce sont des voitures plus efficaces que la 2 CV, mais elles correspondent à une catégorie sociale que je ne veux pas du tout singer, le B. O. F. ou le père de famille qui veut trimballer tous ses gosses, ce sont des voitures difficiles à arborer".

(18) Enquête ETMAR, Opinions des possesseurs de GS sur leur voiture, octobre 1971.

(17) G. Banderier, "Les revenus des ménages en 1965", Les collections de l'INSEE, N 7, décembre 1970.

(19) IFOP, 1971.

Tableau 4 LES ATTITUDES A L'EGARD DE LA VOITURE

	personnel de service	salariés agricoles	ouvriers manoeuvres	contremaîtres ouvriers qual.	employés	cadres moyens	agriculteurs exploitants	industriels gros commerc.	cadres sup. professions libérales
4-1 frais annuels moyens d'entretien, d'utilisation et de réparation (1) (en francs)		2055	2223	2423	2789	1786	2061	2977	
4-2 ne consacrent pas personnellement de temps à l'entretien de leur véhicule (2)	19,4	25,5	24,8	33,0	35,0	38,8	37,9	63,9	
4-3 choisissent leur voiture surtout en fonction du prix à l'achat (3)			45,8		40,0	45,0	43,0	31,0	
4-4 choisissent surtout en fonction du prix de revient (3)			55,0		58,0	54,0	33,0	31,0	
4-5 choisissent surtout en fonction du confort et de l'esthétique (3)			18,0		24,0	15,0	22,0	21,0	
4-6 choisissent surtout en fonction de la puissance de la vitesse et de la nervosité (3)			6,0		8,0	6,0	9,0	22,0	
4-7 ont équipé leur voiture d'une radio (4)			18,4		28,2	5,4	32,2	35,5	
4-8 ont équipé leur voiture d'un klaxon spécial (5)			10,5		15,7	9,4	21,4	18,2	
4-9 ont équipé leur voiture de phares spéciaux (5)			13,0		15,4	14,9	26,8	27,1	
4-10 lisent l'Auto-Journal (6)			8,5	12,6	15,0	19,7	3,7	11,9	20,3
4-11 lisent l'Action automobile (6)			6,4	9,0	10,1	13,3	4,2	14,7	14,9
4-12 Peugeot est la marque préférée (7)			45,0		55,0		55,0	59,0	
4-13 Renault est la marque préférée (7)			44,0		31,0		26,0	24,0	
4-14 Ford est la marque préférée (7)			13,0		17,0		9,0	9,0	

(en pourcentage)

Source : (1) G. Bigata, Les conditions de vie des ménages en 1971, les collections de l'INSEE, 15 M, juin 1972 ; (2) INSEE, Enquête loisir ; (3) IFOP, septembre 1965 ; (4) IFOP, septembre 1971 ; (5) IFOP, janvier 1970 ; (6) CESP, 1968 ; (7) SEMA, Etude psychosociologique du marché français des voitures de tourisme, Paris, 1967.

## Le malentendu symbolique

Sachant que la conduite sur route n'exige pas seulement la connaissance de règles juridiques (le code de la route) et l'apprentissage de gestes techniques standardisés, mais aussi l'acquisition et l'intériorisation de tout un ensemble de schèmes de perception et d'action symbolique, on voit que les différents groupes de conducteurs se différencient fondamentalement par le type de culture automobile dont ils sont dotés et qui est le produit de toutes leurs expériences automobiles passées et sans dou-

te aussi de l'expérience automobile transmise de façon diffuse par les parents et le groupe des pairs. D'une part, le degré de familiarité avec la symbolique automobile est très variable selon l'âge, selon qu'il est fait un usage rare ou fréquent du véhicule et surtout on le verra, selon l'époque à laquelle le groupe auquel on appartient a accédé à l'automobile; d'autre part, le type de culture acquise est fonction de la plus ou moins grande diversité des situations de conduite qui ont été expérimentées et qui correspondent à différents espaces (villes, autoroutes, chemins de campagne, etc.) sur lesquels la conduite est régie par des règles implicites différentes. C'est dire que la route met en concurrence des agents qui, formellement égaux (puisqu'ils sont tous détenteurs du "permis de conduire") sont très inégalement socialisés et n'accordent pas nécessairement le même sens aux mêmes signaux.

Les spécialistes de la sécurité routière ont noté l'existence chez les usagers de "codes personnels", ensembles de règles implicites de conduite qui n'appartiennent pas nécessairement au code officiel de la route et que les conducteurs ont constitué au cours de l'apprentissage de la conduite et de leur propre pratique de la circulation. C'est en fonction de tels codes personnels que, dans les situations de surcharge où le conducteur dispose rarement des "capacités nécessaires au traitement de toute l'information qui lui parvient", sont sélectionnés les "indices" utilisés au détriment d'autres "signaux" qui échappent à la perception. L'usage de tels "codes personnels" s'observe par exemple aux carrefours, la notion de priorité donnant lieu à toute une gamme d'interprétations qui révèlent l'existence d'un "droit coutumier" : les usagers qui possèdent souvent "un sentiment de priorité lié à une position sociale ou à l'exercice d'une profession" modifient en outre les règles officielles de passage aux intersections en fonction de l'aspect de la chaussée (largeur, qualité du revêtement, etc.) ou, s'ils sont habitués au trajet, en fonction du flot de circulation sur chacune des voies. Bref, tout se passe comme si chaque usager redéfinissait, à chaque intersection, les règles de priorité et acceptait ou refusait la domination de son partenaire en fonction de la perception qu'il a de la relation entre la puissance dont il dispose et/ou sa vitesse et la puissance ou la vitesse de son partenaire (20).

La dispersion croissante des conducteurs sous le rapport des compétences symboliques (et aussi, on le verra, de l'ethos de classe), corrélative de l'augmentation de l'hétérogénéité sociale des usagers de la route est propre à engendrer des malentendus cognitifs (et des conflits d'allure éthique) qui, en interdisant l'établissement d'un accord dans et par l'affrontement symbolique, peuvent avoir pour conséquence de porter accidentellement la concurrence sur le terrain physique. On sait en effet, que nombre d'accidents de la route trouvent leurs principes dans des erreurs de communication entre conducteurs (et/ou dans un mauvais déchiffrement par l'un des partenaires des messages émis par l'espace de circulation lui-même): Sans ignorer l'efficacité propre de l'acquisition et de l'intériorisation de schèmes de comportements moteurs, on doit remarquer que la conduite d'une automobile n'exige pas, au même titre par exemple que l'apprentissage d'un instrument de musique, le montage de séquences motrices très complexes ou très spécifiques en sorte que l'on peut se demander si la vitesse de réaction du conducteur aux stimuli qu'il reçoit de l'espace ou des autres usagers ne dépend pas essentiellement du temps qu'il met à déchiffrer les signaux émis par ses partenaires ou par l'environnement physique; l'acquisition de la symbolique automobile constituerait alors la partie la

(20) Cf. "Une vaste étude clinique des accidents de la circulation routière", *ONSER actualités*, 29, décembre 1964, et M. Simonnet, "La notion de priorité de passage sur route et son apprentissage en auto-école", *Bulletin de l'ONSER*, 21, mars 1969.

Tableau 5 LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

	personnel de service	salariés agri. manoeuvres ouvriers spéc.	contremaîtres ouvriers qual.	employés	cadres moyens	agri. exploitants petits patrons	industriels gros commerçants	cadres sup. professions lib.
5-1 conducteurs impliqués dans des accidents corporels en 1968 (en %)	71,2	49,6	44,6	20,9	18,7	4,5	17,1	
5-2 conducteurs impliqués dans des accidents corporels en 1970 (en %)	75,5	55,6	65,3	23,0	14,5	5,1	16,6	
5-3 conducteurs impliqués dans des accidents corporels en 1972 (en %)	87,3	61,2	81,4	26,9	15,0	9,1	18,3	
5-4 part des conducteurs tués ou gravement blessés sur le total des conducteurs impliqués (1968)	20,2	29,8	16,3	14,6	10,6	12,0	11,3	9,8
5-5 part des conducteurs tués ou gravement blessés sur le total des conducteurs impliqués (1970)	19,0	27,7	16,1	14,1	10,4	13,1	9,6	9,7
5-6 part des conducteurs tués ou gravement blessés sur le total des conducteurs impliqués (1972)	17,5	27,1	16,4	13,2	10,1	13,1	11,5	9,2

(en pourcentage)

Sources : Ce tableau a été construit à partir des chiffres communiqués par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes du Ministère de l'équipement et du logement

plus importante quoique la plus ignorée de l'apprentissage de la conduite.

Si le nombre des accidents de la circulation s'accroît à peu près dans les mêmes proportions que le parc automobile donc, toutes choses égales d'ailleurs, plus rapidement puisque, dans le même temps, les conditions externes - qualité du réseau routier, sécurité des véhicules, etc. - tendent à s'améliorer (21), c'est que l'accélération de l'accroissement du nombre des automobilistes - produit d'un processus de translation de la structure de la distribution des voitures entre les classes - accroît le nombre des conducteurs dont l'apprentissage est récent et surtout l'hétérogénéité sociale des agents en interaction sur la route : un tel mécanisme qui tend à séparer par du temps et, au moins dans la logique du long terme, seulement par du temps, l'accès des différentes classes à un même type de biens, rassemble dans le présent et met en compétition des agents dont la socialisation a été d'une durée très variable. Si les chances que possède un conducteur d'être impliqué dans un accident de la route et, s'il est impliqué, d'être tué ou blessé, sont, à kilométrage annuel égal, maxima chez les conducteurs de moins de vingt cinq ans et, d'autre part, s'élèvent quand on descend dans la hiérarchie sociale, c'est que l'accroissement du nombre des voitures en circulation et de l'hétérogénéité sociale des automobilistes, qui affecte tous les usagers puisque les accidents obéissent à une logique statistique (soit une multiplicité de causes relativement indépendantes agissant sur une multiplicité d'agents relativement séparés) pénalise tout particulièrement les derniers arrivés sur le marché de l'espace routier.

Pour une exposition aux risques égale, les accidents sont, chez les conducteurs âgés de 18 à 22 ans, deux fois plus nombreux que chez les conducteurs âgés de 43 à 52 ans. Le total des conducteurs âgés de 25 ans représente 24,7% des conducteurs impliqués (22).

Le taux d'accidentés par classe peut être obtenu en rapportant le nombre des conducteurs impliqués dans des accidents corporels par catégorie socio-professionnelle au nombre d'agents appartenant à cette catégorie qui sont, à la même époque, dotés d'une voiture (pondéré par le nombre de kilomètres parcourus en moyenne

chaque année par les membres de chaque catégorie) (6-1) : minimum chez les industriels et les gros commerçants (4,5‰) le taux d'accidents croît régulièrement lorsque l'on passe aux cadres supérieurs, (17‰) aux cadres moyens (20,9‰), aux employés (44,6‰), aux ouvriers (49,6‰) et enfin aux membres du personnel de service (71,2‰), la relative immunité des artisans et commerçants et des agriculteurs exploitants (18,7‰) (confondus dans les statistiques) (23) tenant sans doute d'une part au fait que ces catégories font un usage professionnel donc quotidien de leur voiture (6-3, 6-5) (ce qui accroît leur compétence, au moins sur les trajets habituels) et d'autre part, pour ce qui est en tout cas des agriculteurs, aux caractéristiques des espaces sur lesquels ils se meuvent, routes et chemins de campagne, relativement peu encombrés. En outre, les artisans et commerçants sont fortement motorisés depuis relativement longtemps, leur taux d'accoutumance (cf. infra) étant proche de celui des cadres supérieurs (5-1, 5-2, 5-3). A quelques exceptions près, la part des conducteurs tués ou gravement blessés sur le total des conducteurs impliqués dans des accidents corporels varie, d'une classe sociale à une autre, comme le taux de conducteurs impliqués dans des accidents et augmente quand on passe des classes supérieures aux classes populaires urbaines (5-4, 5-5, 5-6). Etant donné les variations du taux de motorisation en fonction de la catégorie socio-professionnelle, on peut penser que les conducteurs sont inégalement sélectionnés selon la classe à laquelle ils appartiennent sous le rapport des aptitudes qu'exige la conduite automobile : à la sur-sélection des manœuvres et des membres du personnel de service, s'oppose la sous-sélection des membres des professions libérales et des industriels puisque, en ce dernier cas, la presque totalité des membres de la catégorie accède à la conduite. C'est dire que les inégalités observées dans le taux d'accidents des membres des différentes classes valent a fortiori.

Enfin, les risques d'accidents varient, selon la catégorie socio-professionnelle, comme le taux d'"accoutumance à l'automobile" (établi par l'INSEE à partir du nombre moyen estimé de voitures possédées, actuellement ou antérieurement par ménage) donc, mutatis mutandis en fonction de l'ancienneté de la socialisation automobile (1-3, 1-4). Si la part dans la population active de chaque catégorie des individus de moins de 25 ans, dont on sait qu'ils sont plus exposés aux risques d'accidents que le reste de la population, varie également dans le même sens, on ne saurait sans doute imputer les variations du taux d'accident selon la classe au simple effet de l'âge biologique. D'une part, la variable pertinente étant ici l'ancienneté de la socialisation automobile la proportion des jeunes dans la population active, plus élevée quand on descend dans la hiérarchie sociale, doit être compensée par le fait que l'accès à la voiture se fait d'autant plus tardivement que l'on passe des classes supérieures aux classes populaires, puisque, comme le note A. Villeneuve, les ménages sont, à âge égal, "d'autant plus anciennement motorisés qu'ils disposent de revenus importants" (24). Enfin, des agents appartenant à des classes différentes peuvent être inégalement familiarisés avec la voiture bien qu'ils aient accédé au même âge et à la même époque à l'automobile selon le degré auquel la catégorie à laquelle ils appartiennent a acquis la maîtrise collective des schèmes à partir desquels s'engendre la conduite et qui est lui-même fonction de l'époque plus ou moins ancienne à laquelle s'est opérée la motorisation collective de cette catégorie. Plus généralement, dans une formation sociale dominée par les mécanismes de la concurrence et de la translation, l'âge biologique n'est jamais indépendant de la classe sociale, parce que la hiérarchie des classes d'âge mesure, au moins sous un certain rapport, comme

(21) Ainsi, par exemple, les ressources financières des routes nationales et des autoroutes (provenant en partie de financement privé depuis 1970) sont passées de 442 millions en 1960 à 4 milliards 321 millions en 1971. (Source: Direction des routes et de la circulation routière).

(22) Cf. S. Goldberg, "Accidents en fonction de l'âge des conducteurs", Cahiers d'Etudes de l'ONSER, Bulletin 2, septembre 1962.

(23) Ces chiffres portent sur l'année 1968.

(24) Cf. A. Villeneuve, article cit.

Tableau 6 L'USAGE DE LA VOITURE

	salariés agricoles	ouvriers	employés	cadres moyens	agriculteurs exploitants	petits patrons	industriels gros commerçants	cadres supérieurs
6-1 kilométrage moyen par voiture et par an (1)	9 147	10 168	11 048	12 404	8 639		16 683	14 368
6-2 part du kilométrage effectué en trajets privés et de loisir (2)		71,5	59,8		34,7	34,3	35,0	56,6
6-3 utilisent leur voiture dans l'exercice de leur profession (2)		20,2	34,3		88,6	80,1		65,6
6-4 utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail (2)		31,3	46,0		53,7	44,7		57,5
6-5 conduisent tous les jours ou presque (3)		35,8	45,4		47,4	59,9		63,1
6-6 parcourent plus de 20.000 km par an avec leur voiture (4)		16,0	22,0		15,0	29,0		32,0
	(en pourcentage)							
<u>Sources</u> : (1) G. Bigata, <u>Les conditions de vie des ménages en 1971</u> , op. cit. ; (2) J.-R. Carre, J. Dumazedier, <u>Les loisirs en France</u> , Paris, CRU, 1967 ; (3) IFOP, juin 1972 ; (4) IFOP, août 1971								

la hiérarchie des classes sociales, la distance temporelle que les agents doivent parcourir, individuellement ou collectivement, pour accéder aux positions sociales ou aux biens recherchés (distance temporelle qui peut souvent être supérieure aux limites de la vie humaine, les stratégies s'établissant en ce cas sur plusieurs générations).

Etant donné que le processus de translation tend, selon la classe sociale, à avancer ou à retarder l'accès aux biens dont la possession caractérise l'excellence adulte dans sa définition bourgeoise (qui tend à devenir dominante à mesure que s'unifie le marché des biens matériels et symboliques, le système des positions sociales et les critères réels ou formels d'accès à ces biens et à ces positions) les agents qui appartiennent aux catégories défavorisées accèdent à l'âge adulte aux biens dont la possession caractérise les "débutants dans la vie" des enfants de la bourgeoisie : ainsi, par exemple, une voiture comme la Citroën 2 CV (ou, à un moindre degré, comme la Volkswagen Coccinelle) fait l'objet d'une distribution parfaitement bimodale dans la mesure où, traditionnellement associée au statut d'étudiant, elle constitue un bien temporaire pour les jeunes de la bourgeoisie (qui lui substituent des voitures plus coûteuses et plus prestigieuses dès l'entrée dans la vie active) mais un bien définitif pour les agriculteurs, les ouvriers agricoles, les ouvriers (ou les employés dans le cas de la Coccinelle) qui ne possèdent pas les moyens économiques de la remplacer par un modèle plus puissant. De même, la GS, cette DS du pauvre, est possédée par les cadres moyens à l'âge où les cadres supérieurs

possèdent une DS et par les cadres supérieurs à l'âge où les cadres moyens se contentent d'une Ami 6 ou d'une R8, la Renault 16 se définissant également par le fait qu'elle est plus souvent possédée par les cadres moyens que ne l'est la DS bien que ses possesseurs soient en moyenne aussi âgés que les possesseurs de DS.

Bref, tout se passe comme si les catégories les plus défavorisées dont les membres ont été les derniers, essentiellement pour des raisons économiques, à posséder une automobile, payaient d'une propension extrêmement forte aux accidents leur accession tardive à ce type de biens : ils entrent en effet sur le marché de l'espace routier au moment où son encombrement est maximum et où, corrélativement, l'utilisation d'une automobile exige des compétences plus fortes alors que, nouveaux utilisateurs, ils détiennent une maîtrise imparfaite de la symbolique automobile et plus généralement des schèmes à partir desquels s'engendrent les relations entre conducteurs. En outre, l'usage différentiel que les agents font de la voiture selon la classe à laquelle ils appartiennent redouble les effets qui tiennent à la période d'accès à l'automobile : les membres des classes populaires sont les moins nombreux

à utiliser quotidiennement leur voiture (par exemple pour se rendre à leur travail ou dans l'exercice de leur profession) et se servent surtout de leur véhicule pour des trajets de loisirs (6-2, 6-3, 6-4, 6-5) cela sans doute pour des raisons d'économie et parce que soumis à des horaires stricts, ils ne disposent pas de temps libre les jours ouvrables. Il s'ensuit, d'une part, que leur socialisation exige une durée plus longue que dans les autres classes où le nombre de kilomètres parcourus annuellement est beaucoup plus élevé (6-1, 6-6) et, d'autre part, qu'ils utilisent leur voiture surtout les jours où les conditions de circulation sont les plus difficiles (fins de semaines, périodes de départ en vacances, etc.)

Le handicap dû à la classe vaut tout particulièrement pour les automobilistes appartenant aux générations dont les membres n'avaient, durant leur jeunesse, aucune chance d'accéder à l'automobile, d'autant plus nombreux qu'on descend dans la hiérarchie sociale, et qui ont entrepris l'apprentissage de la conduite au moment de l'acquisition de leur première voiture, donc à un âge tardif, mais aussi pour les automobilistes jeunes appartenant à des classes dont l'accès collectif à l'automobile est très récent. N'ayant eu que rarement l'occasion durant l'enfance ou l'adolescence de se déplacer en voiture comme passager, d'entendre des conversations sur la "voiture" et la "conduite", de bénéficier des conseils des parents ou du groupe des pairs, de feuilleter la presse automobile (dont la lecture s'accroît quand on s'élève dans la hiérarchie sociale) (4-10, 4-11) ou encore de conduire occasionnellement la voiture familiale avant d'être eux-mêmes possesseurs d'un véhicule (25), les jeunes des classes populaires démunis du capital de savoir faire (26) dont bénéficient les adolescents issus des classes dotées de voitures depuis deux ou trois générations, sont réduits, en ce domaine comme en d'autres, à acquérir la totalité de leur compétence par le moyen de l'enseignement dispensé par les instances spécialisées qui ne transmettent explicitement que le savoir de l'officiel.

(25) La part des conducteurs occasionnels d'une voiture (qui détiennent le permis de conduire, appartiennent à un ménage motorisé mais ne possèdent pas de voiture) est maximum chez les étudiants (24,9 %). A. Villeneuve, L'équipement des ménages en automobile, Enquête transport 1967, Les collections de l'INSEE 15 M, juin 1972, p. 20.

(26) Une des variables les plus pertinentes et les plus clivantes consisterait sans doute à évaluer le nombre de personnes appartenant à la famille du conducteur qui sont elles-mêmes utilisatrices d'une automobile: ce nombre doit être très variable selon la classe sociale comme le suggère, par exemple, l'accroissement très fort de la part des agents dotés du permis de conduire ou de la part des agents appartenant à des foyers dans lesquels la femme utilise la voiture quand on s'élève dans la hiérarchie sociale 1-5, 1-7).

## LES INVARIANTS DU BAVARDAGE BOURGEOIS ET LES VARIATIONS DU SYSTEME DE LEGITIMATION

... Pensons à la valeur « érotique » de la voiture ou de la vitesse : par la levée des tabous sociaux en même temps que de la responsabilité immédiate, la mobilité automobile dénoue tout un système de résistances envers soi et envers les autres : tonus, brio, engouement, audace, tout cela est dû à la gratuité de la situation automobile — d'autre part elle favorise la relation érotique par intercession d'une projection narcissique double dans le même objet phallique (la voiture) ou dans la même fonction phallique objectivée (la vitesse). L'érotisme de la voiture n'est donc pas celui d'une approche sexuelle active, mais celle, passive, d'une séduction narcissique de chacun des partenaires et d'une communion narcissique dans le même objet. La valeur érotique joue ici le rôle que joue l'image (réelle ou psychique) dans la masturbation.

A ce titre, il est faux de voir dans la voiture un objet-femme. Si toute la publicité en parle comme telle : « souple, racée, confortable, pratique, obéissante, ardente, etc. », cela ressortit à la féminisation généralisée des objets dans le monde publicitaire, la femme-objet étant le schème de persuasion, la mythologie sociale la plus efficace. Tous les objets, donc la voiture aussi, se font femme pour être achetés. Mais c'est là l'effet d'un système culturel. La phantasmatisation profonde au niveau de la voiture est d'un autre ordre. Selon l'usage qu'on en a et ses caractéristiques (du *spider* de course à la limousine moelleuse) la voiture se prête aussi bien à un investissement de puissance qu'à un investissement refuge — selon qu'elle est projectile ou demeure. Mais au fond, comme tout objet fonctionnel mécanique, la voiture est d'abord, — et par tous, hommes, femmes, enfants —, vécue comme phallus, objet de manipulation, de soins, de fascination. Projection phallique et narcissique à la fois, puissance médiée par sa propre image...

### Variante 3. le verbalisme avant-gardiste

J. Baudrillard, Le système des objets, Paris, Gallimard, 1968, pp. 97-98.

Les spécialistes de la conduite automobile et de son enseignement paraissent souvent n'attacher d'importance qu'aux signaux dont la fonction de communication est explicite sans voir que le symbolisme automobile fonctionne tout entier comme un système de communication implicite. La symbolique automobile ne constituant pas un mode de communication explicitement reconnu comme tel, ne peut être acquise de façon rationnelle en auto-école. En outre, l'existence d'un nombre limité de signaux officiels, ceux que reconnaît et recense le code de la route (clignotants, stops, klaxon, etc.) tend à rejeter dans l'illégalité, sinon dans l'illégalité, toutes les pratiques qui, produites de l'improvisation individuelle ou collective, se situent hors du champ couvert par le droit. Or il n'est jusqu'aux instruments dont disposent explicitement les conducteurs pour communiquer avec leurs partenaires qui ne soient eux-mêmes fortement polysémiques et ambigus et qui ne se prêtent à toutes sortes de réinterprétations. La signification de chaque signal automobile, essentiellement fonction du contexte, varie avec la configuration des signes dans laquelle il s'insère. Par exemple, l'usage du clignotant gauche peut, associé à une accélération de la vitesse signifier "je vais dépasser" et à une décélération "je vais tourner à gauche". Si l'allure reste stable et que la visibilité est mauvaise, il est absolument ambigu. Selon le contexte et la symbolique générale mise en oeuvre, un appel de phares peut signifier, "je suis résolu à dépasser", "vous avez fait une faute", "vous allez trop lentement", etc. Un ralentissement peut signifier "il y a un obstacle" (et en ce cas la voiture qui arrive derrière ne doit pas doubler), "je vais m'arrêter" (et en ce cas la voiture qui vient derrière peut doubler). De même, comme le signale J. Cohen sur la base d'une enquête par interviews menée en Angleterre, les différentes catégories de conducteurs n'accordent pas la même signification à un signal aussi simple que l'allumage par un camion de ses feux de position arrière ; certains conducteurs donnent à ce signal la signification de "faites attention" et d'autres, la signification contraire : "vous pouvez dépasser" (27). Mais, comme suffirait sans doute à le montrer une analyse même succincte de la pédagogie inconsciente des moniteurs (dont tout l'enseignement se résume souvent dans la simple démonstration de gestes techniques) l'apprentissage en auto-école suppose implicitement connus quantités de savoirs et de savoir-faire et s'adresse de préférence à des agents dotés des schèmes de perception et d'action qu' "exigent le déchiffrement et la maîtrise de situations sociales complexes engageant des partenaires socialement très différenciés. L' "aisance sociale" ou l' "autorité" acquises et expérimentées sur le terrain des relations interindividuelles sont transposables au domaine de la conduite automobile et favorisent l'acquisition rapide de la symbolique de la route qui, en l'état actuel ne peut s'opérer que par familiarisation progressive et intériorisation inconsciente.

## L'intersection physique des espaces sociaux

La relation entre le degré d'hétérogénéité sociale des agents en présence sur la route, l'intensité du malentendu symbolique et la fréquence des collisions fortuites trouve une autre forme de confirmation dans le nombre élevé des

accidents qui se produisent aux intersections : si les intersections constituent le lieu privilégié des collisions, surtout lorsque la route monotone, pauvre en événements et en messages, traverse l'espace de la ville, du village ou de la zone urbaine, saturé d'objets et de signes, c'est au moins pour une part qu'elle opère la rencontre fortuite, en un même point de l'espace physique, d'espaces sociaux différents, régis chacun par des règles propres et qui pourraient se superposer en nombre illimité sans interférer, n'était la rareté absolue de l'espace physique. Le paysan qui, avec son tracteur, débouche d'un chemin de campagne et qui, traversant à l'aveugle la route nationale, pénètre dans le champ qui la borde et où il se rend, ne fait que suivre un trajet frayé de longue date, familier et chargé de significations quotidiennes, avec lequel la route reliant entre elles deux villes éloignées interfère par accident en se superposant un instant à lui. Structures objectivées dans des choses, dans des maisons, des feux de signalisation ou des virages qui suivent le tracé du cadastre, les espaces de circulation engendrent la coïncidence dans l'interaction symbolique ou physique d'agents qui n'en demeurent pas moins enfermés dans des espaces différents et qui déroulent, à ce titre, des séquences différentes d'événements, chargés de sens ou insignifiants (comme l'est la station service pour l'automobiliste qui vient de faire le plein) selon les intérêts de ceux qui les parcourent.

Les accidents qui se produisent aux intersections représentent 42% des accidents ayant entraîné des lésions corporelles (28). On sait que les carrefours à quatre branches (croisements simples) ont un taux d'accidents plus fort que les carrefours à trois branches (fourches ou T) parce que, dans les carrefours simples, chacun des espaces en intersection tend à conserver ses caractéristiques propres. Enfin, les collisions d'intersections sont maxima, lorsque les trafics sont de nature différente, par exemple lorsqu'un trafic local traverse un trafic de transit à longue distance. D'autre part, 37% du total des accidents se produisent dans les agglomérations dont plus de la moitié dans les localités de moins de 2000 habitants. Or, d'après une enquête de l'ONSER, 74% des conducteurs transgressent la limitation de vitesse dans la traversée des petites agglomérations (contre 10% en rase campagne). L'effet d'hysteresis qui s'observe lorsque, malgré les dispositions légales, un agent qui se déplace sur une route à grande circulation, tend à conserver dans la traversée du village la vitesse et l'ensemble des comportements qu'il adoptait quand la route traversait la campagne est, au moins en partie, le produit de l'opacité sociale des espaces en intersection physique. En effet, comme l'ont établi les techniciens de l'ONSER, la vitesse des véhicules lors de la traversée des agglomérations dépend en grande partie de leur vitesse antérieure en ligne droite en rase campagne. Mais elle dépend aussi fortement de la configuration de la voie où ils se trouvent à l'intérieur de la localité : si les ralentissements sont très marqués lorsqu'il existe un "effet de paroi", dans les rues bordées de près par les maisons ou encore lorsqu'un virage coupe la vision à la sortie de l'agglomération alors que, inversement, "le fait pour un conducteur de pou-

(27) Cf. "Patterns of Accidents and Possibilities of Prevention", Proceedings of the Second Congress of the International Association for Accident and Traffic Medicine, 2, août 1966, Stockholm, Suède.

(28) Cf. "Accidents corporels de la circulation routière", publication du SETRA, Ministère de l'équipement et du logement, service des routes, Paris, 1972, p. 20.

voir distinguer la sortie de l'agglomération dès l'entrée de celle-ci produit un effet accélérateur", c'est que l'espace physique de la route en tant qu'espace social objectif n'entraîne une modification du comportement des conducteurs que dans la mesure où, abandonnant la monotonie qui le caractérise, il se peuple d'événements imprévus qui tendent à lui faire perdre ses propriétés spécifiques et à le confondre avec l'espace de la ville et du village avec lequel il est en intersection.

Les espaces de circulation se distinguent en effet fondamentalement par des degrés différents de monotonie; un espace est monotone lorsque les différentes portions qui le composent peuvent être interverties et substituées les unes aux autres sans qu'aucune modification n'intervienne dans l'utilisation pratique qui en est faite ou, si l'on veut, sans que ce bouleversement de l'ordre des parties n'entraîne de modifications de l'ordre des processus. C'est dire que le degré de monotonie d'un espace est fonction du nombre d'événements qu'il inclut en donnant à ce terme le sens de tout fait observable qui interagit avec le véhicule ou, ce qui revient au même, qui est pertinent pour le pilote du véhicule et qui entraîne chez lui des réactions déterminées. Il s'ensuit qu'un même espace de circulation dont le degré de monotonie n'est pas dissociable de la fonction qu'il remplit pour les différents usagers qui y circulent, peut ne pas être également monotone pour deux agents différents parce qu'il ne comporte pas pour chacun d'eux le même nombre d'événements.

Aux différents types d'espaces (routes et chemins de campagne, rues des villages et des petites villes, grandes voies urbaines, autoroutes, etc.) correspondent des codes implicites différents et des modes différents d'apprentissage, donc des conducteurs dotés en moyenne d'habitudes de conduite différentes. Le malentendu symbolique entre indigènes et étrangers (que leur plaque minéralogique signale à l'attention, souvent hargneuse, des conducteurs locaux, "un parisien", "un péquenot", "les 92 faut se méfier", etc.) tient au fait que chaque conducteur, lorsqu'il quitte l'espace de ses déplacements habituels pour des espaces relativement étrangers, rapporte avec lui, dans ses gestes, sa symbolique implicite et, plus généralement, dans toutes ses habitudes perceptives et motrices l'espace coutumier où s'est opéré son apprentissage.

L'hétérogénéité des règles de conduite auxquelles obéissent les conducteurs se remarque tout particulièrement sur autoroute : la conduite sur autoroute régie par des règles implicites qui diffèrent des règles utilisées sur route ordinaire (du fait notamment de la vitesse élevée) tend à disqualifier les compétences acquises sur les autres espaces de circulation. Par là, l'autoroute tend à pénaliser objectivement le conducteur "ancien style", "campagnard", "pépère", "précautionneux", "lent", dont la prudence (poussée parfois jusqu'à l'hypercorrection - par exemple mettre son clignotant dans les virages -) est le produit de la familiarité longuement acquise avec une multitude d'événements (croisements, cyclistes, troupeaux de vaches, etc.) qui possèdent des chances d'apparition très faibles ou nulles sur le nouvel espace routier : formellement mise à la disposition de tous,

l'autoroute, est en affinité avec les habitudes - et l'habitus - des membres des classes moyennes et des classes supérieures des grandes villes pour qui elle a été objectivement produite.

## Ethos de classe et conflits routiers

Mais ce serait sans doute sous-estimer les effets de l'accroissement de l'hétérogénéité sociale des conducteurs en présence, que de penser qu'ils s'exercent seulement par l'intermédiaire des malentendus cognitifs qu'entraîne une maîtrise inégale de la symbolique automobile : l'objet technique, on l'a vu, ne dépouille pas magiquement les agents des propriétés qu'ils doivent à leur position dans la structure des classes; il confère seulement une forme particulière à l'emblématique de classe et retraduit les conflits de classe dans sa logique propre. C'est précisément parce que les agents se présentent sur la route, comme ailleurs, dotés de l'ensemble des "dispositions organiques ou mentales et des schèmes inconscients de pensée, de perception et d'action" qui constituent leur ethos de classe (29) qu'ils peuvent, selon la classe à laquelle ils appartiennent, engendrer des réactions symboliques et physiques différentes en réponse à l'activité symbolique de leur partenaire.

Ainsi, par exemple, la témérité relative (souvent décrite dans le langage de l'insouciance ou de l'inconscience) d'une fraction des conducteurs des classes populaires, ne constitue sans doute qu'un aspect d'une attitude générale à l'égard du risque, elle-même corrélative d'une insécurité objective beaucoup plus forte que dans les autres classes. Les membres des classes populaires urbaines (ouvriers, manoeuvres, etc.) dont la durée de vie est, en moyenne, nettement inférieure à celle des membres des autres classes et chez qui, à âge égal, on constate aussi un degré d'"usure physique" plus élevé, possèdent également les chances maximales d'être victimes d'accidents du travail, donc d'être tués ou blessés durant la jeunesse ou dans la "force de l'âge". L'insécurité économique (dont l'insécurité corporelle n'est qu'un aspect) est au principe du système des règles implicites qui, dans les classes populaires tendent à limiter l'intérêt porté au corps et peut-être plus généralement l'intérêt porté à soi et qui déterminent à leur tour la relation pratique que les classes populaires entretiennent avec le risque.

(29) Cf. P. Bourdieu, Un art moyen, essai sur les usages sociaux de la photographie, Paris, Ed. de Minuit, 2e ed., 1970 pp. 22-23 et aussi Esquisse d'une théorie de la pratique, Paris, Genève, Droz, 1972.

Les quotients ajustés de mortalité (pour 100 000) à 35-45 ans passent de 607 pour les manoeuvres à 430 pour les salariés agricoles, 416 pour les ouvriers spécialisés, 339 pour les ouvriers qualifiés, 327 pour les employés, 233 pour les cadres moyens, 175 pour les cadres supérieurs et membres des professions libérales. Les quotients ajustés de mortalité par accident varient, aux mêmes âges, dans le même sens et de façon nettement plus forte puisqu'ils passent de 169 pour les manoeuvres à 115 pour les ouvriers spécialisés, 85 pour les ouvriers qualifiés, 60 pour les employés, enfin 46 et 45 pour les cadres moyens et les cadres supérieurs (30).

Tout se passe comme si les individus portaient d'autant moins d'attention à leur corps que leur activité physique est plus intense et que leur degré d'exposition aux risques physiques est plus élevé ou, pour être plus exact, qu'ils sont plus fortement contraints d'utiliser leur corps pour faire face aux urgences pratiques de la vie quotidienne : les règles implicites qui orientent la relation au corps et la relation à soi ne sont jamais que le produit des conditions objectives qu'elles retraduisent dans l'ordre culturel, c'est

à-dire sur le mode du devoir être. Et de même, la domination des valeurs viriles (qui s'impose dans tous les domaines de l'existence y compris le domaine de la conduite automobile) et la perception sociale de la différenciation sexuelle sont maxima dans les groupes et les classes dont les membres ne possèdent d'autre capital que leur capital de force physique et tirent leurs moyens d'existence de la mise en oeuvre de cette force, sans doute parce que la différenciation sociale entre les sexes s'appuie en ce cas sur des inégalités biologiques irréductibles (31).

Outre le fait que la recherche de la sécurité est, pour les membres des classes populaires, souvent incompatible avec l'accomplissement des conduites les plus quotidiennes, particulièrement dans l'activité professionnelle, le rapport incertain à l'avenir qu'engendre la rigueur des conditions matérielles d'existence, tend à abaisser le

(30) Cf. Guy Desplanques, "A 35 ans les instituteurs ont encore 41 ans à vivre, les manoeuvres 34 seulement", Economie et statistique, 49, oct. 1973, pp. 3-20.

(31) Cf. L. Boltanski, "Les usages sociaux du corps", Annales, 26, (1), janv.-fév. 1971, pp. 205-233.

Tableau 7 LES ATTITUDES A L'EGARD DE LA SECURITE ROUTIERE

	ouvriers	employés cadres moyens	agriculteurs exploitants	patrons de l'industrie et du commerce	cadres sup. professions lib.
7-1 déclarent avoir eu des membres de leur famille tués ou blessés dans des accidents d'auto (1)	31,6	30,5	25,9	24,8	43,0
7-2 privilégient la sécurité parmi les caractéristiques d'une voiture (2)	52,0	57,0	34,0	56,0	62,0
7-3 jugent le repose tête inutile pour la sécurité (3)	29,6	19,5	32,6	35,7	16,1
7-4 sont défavorables à l'utilisation de l'alcootest en cas d'accident ou d'infraction (4)	26,7	27,3	32,2	35,4	19,4
7-5 jugent que pour diminuer le nombre des accidents il faut développer les autoroutes (5)	14,2	12,7	6,4	18,1	16,1
7-6 jugent que pour diminuer les accidents il faut limiter la vitesse (5)	29,1	21,5	33,4	19,3	12,4
(en pourcentage)					
<u>sources</u> : (1) IFOP, janvier 1969 ; (2) IFOP, septembre 1963 ; (3) IFOP, octobre 1968 ; (4) IFOP, juillet 1968 ; (5) IFOP, novembre 1968					

seuil de tolérance à l'insécurité : d'une part le projet de maîtriser par la prévision des phénomènes accidentels donc relativement aléatoires qui, produit d'une constellation de facteurs (avoir de bons freins, de bons pneus, une bonne vue, ne pas être fatigué, ne pas avoir bu d'alcool, éviter de surcharger sa voiture, ne pas emprunter les routes trop encombrées, etc.) ou, si l'on veut, de la rencontre de séries causales indépendantes ne peut se former tant que le cours ordinaire de la vie quotidienne échappe au moins partiellement au contrôle des agents; d'autre part, l'imaginaire de la catastrophe, inégalement distribué entre les classes, croît quand croît l'aptitude à la prévision elle-même fonction du degré auquel l'avenir est objectivement maîtrisable. Si l'intérêt porté à la sécurité routière augmente quand on s'élève dans la hiérarchie sociale en même temps que l'information sur les problèmes de ce type (comme en témoignent par exemple les variations des opinions des membres des différentes classes sociales concernant l'alcootest, ou l'utilité de l'appui-tête) (7-3, 7-4), c'est premièrement que les attitudes dans ce domaine sont subordonnées à l'attitude plus généralement adoptée à l'égard du risque et, deuxièmement, que les risques encourus sur la route sont subjectivement perçus comme étant d'autant plus élevés et par là, d'autant plus scandaleux que les conditions objectives de la sécurité sont plus solidement instaurées dans les autres domaines de l'existence. Ainsi, par exemple, si les membres des classes supérieures (qui sont les plus nombreux à privilégier la sécurité parmi les qualités d'une voiture) (7-2) déclarent, plus souvent que les agents qui appartiennent aux classes populaires, avoir eu des membres de leur famille étendue tués ou blessés dans des accidents de la circulation (7-1), alors que leurs chances objectives d'être victimes d'un accident de la route sont, on l'a vu, plus faibles, c'est sans doute que l'étendue de la parenté pratique (32) s'élève quand s'élève la position occupée dans la hiérarchie sociale; mais c'est peut-être aussi, plus profondément, que les membres de ces classes dont les taux de mortalité aux âges jeunes sont très bas et qui sont peu exposés avant la vieillesse aux risques de maladie grave, encore moins aux accidents du travail, attachent une attention beaucoup plus forte que les membres des classes populaires aux accidents de la route parce qu'ils constituent pour eux une des causes principales d'insécurité physique.

## De la concurrence au conflit

Les membres des classes moyennes doivent peut-être également certaines des caractéristiques du type de relation qu'ils entretiennent avec la voiture et avec les autres conducteurs à la position qu'ils occupent dans la structure des classes : l'occupation d'une position en porte à faux dans la structure sociale et/ou une trajectoire ascendante qui contraint ceux qui l'opèrent à effacer les marques de la classe d'origine pour se doter des marques et des signaux sociaux de la classe d'accès accroît l'aptitude à manipuler et à déchiffrer les emblèmes sociaux, comme aussi la sensibilité à toutes les marques symboliques de

### LES INVARIANTS DU BAVARDAGE BOURGEOIS ET LES VARIATIONS DU SYSTEME DE LEGITIMATION

... Alors il faut rechercher les raisons de ces excès de vitesse dans l'attitude psychologique de l'automobiliste au volant : les contraintes sociales s'estompent et son agressivité naturelle peut se dévouer.

... Là encore, comment ne pas rechercher les raisons de ces infractions dans une « régression » de l'homme vers l'animal défendant son « territoire » ?

En effet, dans le monde animal, chaque animal (ou famille, ou clan) possède un territoire où les membres de la même espèce, mais des autres familles ou clans, n'ont pas le droit de pénétrer ; ce territoire est un lieu de chasse, de reproduction et de vie ; il est défendu avec violence lorsqu'il est envahi. L'homme au volant agit de la même manière : sa voiture et la place dont elle a besoin pour se déplacer constituent « son » territoire. Aussi le défend-il âprement ou essaie-t-il de violer le territoire des autres...

#### Variante 4. le naturalisme écologique

(32) Sur le concept de parenté pratique, cf. P. Bourdieu, "Les stratégies matrimoniales dans le système des stratégies de reproduction", *Annales*, 5, juill.-oct. 1972, pp. 1105-1127.

déférence ou d'humiliation. Ainsi, par exemple, plus souvent dotés on l'a vu, que les membres des autres classes de voitures possédant de nombreux signes extérieurs de puissance sans détenir pour autant la puissance correspondante, les membres des classes moyennes paraissent prédisposés de ce fait à adopter des comportements symboliques mal ajustés aux possibilités mécaniques de leur véhicule - conduite ostentatoirement "rapide", "précise" ou "sportive" - et à opérer des stratégies de bluff, jamais aussi risquées que dans les cas où elles ne sont pas perçues comme telles par ceux qui les réalisent parce qu'elles trouvent leur fondement dans la relation de mauvaise foi que le conducteur entretient avec les propriétés de son véhicule.

Plus généralement, tout abaissement de la congruence entre les différentes composantes, labiles ou permanentes, symboliques ou mécaniques, dont l'intégration confère sa cohérence à la conduite et sa crédibilité à la symbolique de la conduite, tend à accroître le nombre des informations (relativement dissonantes) que les conducteurs doivent prendre en compte pour opérer l'attribution de leur partenaire à une classe déterminée d'agents donc à accroître la durée de la négociation symbolique et par là les chances de collisions physiques. Ainsi, par exemple, dans le conflit symbolique qui oppose une Renault 4L mécaniquement et symboliquement démunie à une Citroën DS 21 pourvue de tous les symboles de la puissance, le conducteur de la 4L peut accumuler dans sa conduite les signes extérieurs de vitesse sans parvenir pour autant à dissuader son adversaire parce que les apparences extérieures du véhicule contredisent les intentions exprimées dans la conduite.

Enfin, les membres de la petite bourgeoisie qui occupent une position objectivement ambiguë dont la valeur peut, selon la structure de l'interaction, leur être reconnue ou déniée et qui, de ce fait, sont sans doute plus sensibles que les membres des autres classes aux marques symboliques de reconnaissance sociale ou de mésestime, semblent portés, au moins tendanciellement, à réinterpréter les conduites symboliques de leurs partenaires dans la logique de l'affront personnel. C'est dire que les membres des classes moyennes sont peut-être particulièrement exposés aux collisions qui trouvent leur principe dans une transformation de la concurrence entre véhicules (perçue comme socialement neutre) en un conflit éthique entre conducteurs dont l'enjeu n'est plus seulement l'appropriation de l'espace, mais la victoire ou la défaite et dans lequel les agents investissent alors leur point d'honneur d'homme, forme transfigurée du point d'honneur de classe. Ce processus, normal dans la plupart des situations sociales habituelles, mais pathologique dans ce cas, puisqu'il entraîne l'oubli temporaire des risques inhérents aux caractéristiques techniques de l'objet qui médiate l'interaction, s'observe lorsque l'un des conducteurs abandonne progressivement (comme au cours d'un jeu qui "tourne mal") la posture socialement et éthiquement neutre subjectivement associée à une définition purement instrumentale ou technique de la conduite : il tend alors à réinterpréter le comportement de son partenaire dans la logique

## LES INVARIANTS DU BAVARDAGE BOURGEOIS ET LES VARIATIONS DU SYSTEME DE LEGITIMATION

...On a souvent noté, non sans raison, que la conduite d'une machine complexe, docile, puissante par un maître solitaire et omnipotent (ou qui se croit tel) libère souvent chez lui des tendances agressives qu'il est, dans la vie quotidienne, contraint de refouler. Freud a bien vu que notre civilisation est protégée par une mince couche d'habitudes « policées ». Leur fragilité explique la métamorphose que subit le caractère de beaucoup d'individus lorsqu'ils se mettent au volant : « Vous ne les reconnaissez plus ! » En exaltant le sentiment de la puissance, en réveillant l'instinct d'agressivité, la « situation automobile » accentue chez eux le déséquilibre affectif et fait craquer le vernis : des tendances primitives, des pulsions refoulées ou endormies réapparaissent. Sans cette régression, bien des aspects de la culture automobile et de sa pathologie — tensions, violences dans l'injure, rixes, homicides — seraient incompréhensibles.

...L'agressivité se conjugue souvent chez l'homme chauffeur (plus rarement chez la femme) le narcissisme : il cherche dans sa voiture une image ou une signification de lui-même.

...Dans la période que nous vivons, le produit type le plus répandu du nouveau milieu non dominé est le chauffeur, chez qui se marque de manière exemplaire le déséquilibre entre la puissance et le non-contrôle de soi, entre l'exubérance de la technique et la débilite des forces morales...

### Variante 5. l'éclectisme académique

G. Friedmann, *La puissance et la sagesse*, Paris, Gallimard, 1971, pp. 63-65.

de l'affrontement symbolique et à s'apercevoir qu'on lui "fait violence". La violence implicitement contenue dans toutes les manœuvres de manipulation symbolique peut en effet apparaître comme telle si les moyens symboliques utilisés excèdent les exigences techniques de la situation à résoudre ("il klaxonne trop fort", "il m'envoie trop d'appels de phares", "il m'énerve", "je vais lui apprendre") ou encore dépassent le capital de puissance mécanique (et social) de celui qui les met en œuvre ("pour qui se prend-il ?", "je vais lui montrer", "je ne me laisse pas faire", "il va voir que..."). La riposte peut prendre différentes formes : rappel à l'ordre (appel de phares, coup de klaxon, mimiques et gestes, etc.); punition ("queue de poisson", dépassement en troisième position sur une route à trois voies, etc.); ou encore "duel" : le conducteur dominé refuse de se laisser dissuader et de céder la place en

espérant que sa riposte dissuadera l'adversaire dont il interprète les manœuvres dans la logique du défi.

En l'absence d'indicateur statistique on peut trouver dans le discours des automobilistes la trace d'une multitude de conflits de ce type qui peuvent être de l'échange rapide et sans conséquence au duel profane comme on le voit dans l'anecdote suivante qui relate un conflit opposant un jeune cuisinier acquéreur d'une Triumph d'occasion à un conducteur de Simca 1000 de "milieu moyen"; ce dernier identifie visiblement le conducteur de la Triumph - voiture "de sport" relativement coûteuse - à un jeune des classes supérieures - un "fils à papa" et cherche à lui donner une "leçon": "J'arrivais à 100-110 - déclare le conducteur de la Triumph -, il y avait trois voitures. Je m'apprêtais à doubler, je mets mon clignotant; au moment où je me mets à doubler, un homme de 50 ans qui était devant moi, lui aussi il se met à doubler. Il y avait une voiture, une autre, la sienne et moi. Lui, au même moment, il veut doubler: j'ai klaxonné à mort, il a quand même déboîté et serré, arrivé à sa hauteur, j'ai pris la berge et j'ai quand même doublé, ça lui a pas plu, il redouble les autres voitures, il fait des appels de phares, il me double, et il me fait des signes que je suis dingue, et des gestes. Je le redouble, il continue à faire des appels de phares; je mets mon clignotant et je m'arrête. Il passe; je le redouble, je m'arrête à nouveau, il s'arrête: on s'engueule; il me dit qu'il avait deux fils et qu'ils roulaient tous les deux en 2CV pas en Triumph. Moi si j'ai une Triumph, je l'ai gagnée. Il avait une Simca 1000; ça n'était pas un ouvrier, ni un patron, un milieu moyen. Il m'a insulté. J'ai rien voulu faire parce qu'il avait l'âge de mon père; ça s'est terminé; je lui ai dit casse toi; il a commencé à me pousser; je l'ai poussé à mon tour; je lui ai dit du calme ou ça va aller mal pour toi. Il est reparti, je l'ai laissé filer".

## Le monde des corps

Les conjonctures d'accident dont la formation est le produit de la rencontre aléatoire entre les mécanismes sociaux et les déterminismes physiques constituent un exemple des résistances que le fonctionnement maté-

riel de l'ordre social opposent parfois aux mécanismes auto-entretenus d'inflation symbolique par lesquels les différents groupes et les différentes classes s'efforcent de maintenir leur statut symbolique ou, en d'autres termes, leur position relative dans la structure de la distribution des biens dotés de valeur. Le fonctionnement des mécanismes de reproduction par concurrence et translation (33) exige en effet, à titre de condition permissive, une augmentation continue du volume des biens matériels et symboliques en circulation (qu'il contribue sans doute aussi à engendrer).

Or les effets physiques et sociaux de l'accroissement en valeur absolue du volume des biens sont d'autant plus forts que l'on passe des biens symboliques (titres, etc.) ou à dominante symbolique (livres, tableaux, etc.) dont le nombre est surtout pertinent par référence à la structure de leur distribution entre les groupes (donc en termes relatifs) aux biens dont la valeur symbolique est soutenue par un support matériel volumineux (voitures, immeubles ou, en d'autres sociétés, certains animaux comme les chevaux ou les chameaux, etc.) (34) et qui doivent par conséquent une partie de leurs propriétés à la relation qu'ils entretiennent avec le monde des objets physiques. En ce cas, les changements de volume absolu des biens ne sont pas moins pertinents que les variations de la forme de leur distribution parce qu'ils engendrent des mécanismes nouveaux - produits de la rencontre relativement fortuite entre des mécanismes obéissant à la logique du symbolique et les déterminismes physiques - dont les effets s'exercent à leur tour sur l'organisation symbolique du monde social. La spécificité des phénomènes morphologiques (auxquels les durkheimiens accordaient le statut de facteur déterminant) tient sans doute au fait qu'ils sont situés au point où les mécanismes symboliques rencontrent les contraintes qui tiennent à la nature des "choses physiques", comme dit Halbwachs, parce qu'ils s'exercent sur des objets qui participent aussi de la "matière inerte" (35). "Les groupes" dit encore Halbwachs, "réalités psychiques" "sont dans le monde des corps".

(33) Cf. P. Bourdieu, L. Boltanski, M. de Saint Martin, "Les stratégies de reconversion", Information sur les sciences sociales, 12 (5) 1973, pp. 61-113

(34) Charles Le Coeur a analysé par exemple les effets économiques de la valeur symbolique conférée aux chameaux chez les Tedas. Cf. Le rite et l'outil, Paris, PUF, 1973.

(35) M. Halbwachs, Morphologie sociale, Paris, A. Colin, 1970, pp. 168-169.