

# Délinquance routière : la technique doit-elle nous empêcher de rouler trop vite ?

**Author** : Julien De Sanctis

**Categories** : [Science & Techno](#)

**Date** : 15 septembre 2015

Suite à la publication des mauvais chiffres de la sécurité routière pour la période estivale, la question du bridage des moteurs ne manquera pas de revenir sur le devant de la scène et, comme toujours en matière de régulation, de faire polémique. Les lignes qui vont suivre ont un double objectif. Tout d'abord, j'aimerais favoriser la diffusion de la pensée postphénoménologique, méconnue en France (comme l'ensemble de la philosophie des techniques [1]), en l'appliquant au bridage des moteurs. Ensuite, je tenterai de montrer en quoi elle permet de disqualifier les arguments des associations de « défense » des automobilistes farouchement opposées à cette technologie [2].

Ces arguments – du moins ceux qui nous intéressent ici – consistent à dire que brider les moteurs serait 1) déresponsabilisant, 2) liberticide et 3) annonciateur d'une inquiétante technocratie où les comportements seraient régulés techniquement par les concepteurs et non démocratiquement par les politiques.

## La postphénoménologie

Le courant de pensée postphénoménologique, fondé par le philosophe des techniques américain Don Ihde, propose une réinterprétation de la phénoménologie comme pratique décrivant la relation entre l'homme et le monde plutôt que comme description des choses elles-mêmes. En somme, la postphénoménologie cherche à prolonger la pensée phénoménologique en rectifiant son défaut originel qu'est la prétention de décrire la réalité telle qu'elle est, et ce par un « retour aux choses mêmes » (l'objectif phénoménologique initial étant de dépasser de la tension épistémologique entre idéalisme et réalisme).

## Le dévoilement du monde

Pour bien comprendre l'origine de ce projet philosophique et ce qu'il faut entendre par « monde », il est important de revenir à l'ontologie heideggérienne, dans laquelle la réalité n'a pas d'existence absolue mais relative, c'est-à-dire qu'elle n'existe qu'« en relation à » quelque chose. La réalité en soi nous est inaccessible car dès que l'on s'efforce de la concevoir, ce n'est plus la réalité en soi mais pour soi que nous percevons. C'est dire que l'homme est à lui-même son propre biais ou filtre d'accès au monde. En conséquence, si celui-ci n'a accès qu'à la réalité

pour soi : est réel ce qui lui est *relatif*, c'est-à-dire ce qui s'inscrit dans une relation avec lui. Lorsqu'une relation entre l'homme et une chose est établie : ce qui était voilé (non réel) est alors dévoilé (réalisé). Le *dévoilement* heideggérien est ce processus par lequel une entité devient réelle suite à sa mise en relation avec l'homme ; le « monde » dont parle la postphénoménologie, quant à lui, doit être compris comme la réalité dévoilée par l'homme, l'ensemble du dévoilé humain : « Les êtres humains sont continuellement engagés dans une relation avec leur monde et cet engagement précède tout jugement qu'ils peuvent avoir à son égard. En autres termes, il est impossible de parler du monde en l'absence d'une implication humaine envers lui. La réalité en soi ne peut être connue, car dès qu'on en fait l'expérience ou qu'on la rencontre, elle devient réalité pour nous : *un monde*. Il n'existe ni homme ni réalité en soi » [3].

### **La co-constitution de l'homme et du monde**

Mais si le monde procède de sa relation avec l'homme, l'inverse n'en est pas moins vrai. La postphénoménologie explique que, dans leur relation, l'homme et le monde ne sont pas seulement entremêlés, mais se constituent l'un l'autre : la conscience est toujours « conscience de quelque chose » [4] et la réalité est toujours « réalité pour quelqu'un ». Ainsi, dans son engagement avec la réalité, l'homme dévoile toujours le monde de façon spécifique tout en se constituant lui-aussi de façon spécifique. L'existence doit être saisie sur le mode du *partenariat* nécessaire, du *relationnisme* conçu comme primauté de la « relation à ».

### **Postphénoménologie et artefacts techniques**

Suite à cette rapide présentation des fondamentaux, le lien avec la technique peut être établi. Si les artefacts jouent un rôle primordial dans la pensée postphénoménologique, c'est parce qu'ils médiatisent notre façon d'entrer en relation avec le monde *via des pratiques* et *des perceptions* : « Les choses ne sont pas des intermédiaires neutres entre l'homme et le monde mais des *médiateurs* : elles médiatisent activement cette relation » [5]. Selon Verbeek, ce statut de médiateurs donne aux artefacts une dimension herméneutique en ce qu'ils favorisent des interprétations particulières du monde, mais aussi une dimension existentielle par les actions et la conduite de la vie qu'ils rendent possibles.

### **Rupture avec la dichotomie sujet/objet**

Le terme de médiateur peut, ici, être rapproché de celui d'« actant » utilisé par Bruno Latour. De fait, ce nouveau statut implique une remise en cause de la dichotomie chère aux Lumières et à la modernité entre sujet et objet. Comme pour la théorie de l'acteur-réseau, la postphénoménologie refuse de traiter les « humains et les non-humains » (sujets et objets) de façon asymétrique. Le primat est accordé à la relation à travers laquelle les pôles se co-constituent activement. Chaque entité relationnelle doit être considérée comme agissante. L'un des exemples les plus souvent cités est celui des armes à feu. S'il est vrai qu'un pistolet ne peut être meurtrier en lui-même, il n'en reste pas moins un puissant médiateur et non un simple intermédiaire en ce qu'il contribue

activement à la façon dont la fin humaine est réalisée (Latour dit que le programme d'action humain est *traduit* par le programme d'action technique). Les artefacts sont perçus à tort comme de simples ustensiles (moyens) car, dans les faits, ils supposent une fin qui « agit » sur leur partenaire humain sans toutefois le conditionner totalement. Voilà pourquoi celui « qui croit que les outils sont de simples ustensiles n'a jamais tenu un marteau en main, et n'a jamais laissé courir jusqu'à sa conscience le flux de possibles qu'il se sent soudainement capable de trier » [6]. L'autonomie du sujet exaltée par les Lumières et la pensée moderne apparaît donc comme une illusion. Notons, cependant, que du point de vue de l'expérience, la postphénoménologie ne s'offusque pas de la dichotomie sujet/objet. L'expérience, telle que nous la vivons, conduit toujours à effectuer une différence entre le « moi » et l' « autre », entre d' « autres humains » et d' « autres choses », entre l'expérimentateur et l'expérimenté.

### **Postphénoménologie : un tournant empirique pour la philosophie des techniques**

S'intéresser à la technique, c'est donc analyser le rôle concret des artefacts eux-mêmes dans la relation que l'homme entretient avec le monde : l'impossibilité d'accéder aux artefacts *en* eux-mêmes, n'empêche aucunement de tenir un discours à leur égard (*sur* eux-mêmes) et de s'intéresser à eux pour ce qu'ils font, à savoir, produire des *médiations*. La philosophie de la technique développée par la postphénoménologie rompt donc avec une tradition critique où le plan ontique (celui des étants, les êtres particuliers que sont les outils par exemples) est totalement annexé par l'ontologique. Les artefacts ne peuvent être conçus comme de simples émanations particulières, des manifestations concrètes de l'être de la Technique en soi. Au lieu de parler de *la* technique, il vaudrait mieux parler *des* techniques en ce que chaque artefact joue un rôle qui n'est pas réductible à l'expression d'une seule et même essence. Ce rôle n'est d'ailleurs jamais totalement fixe car, comme l'explique Don Ihde, tout objet technique se caractérise foncièrement par sa « multistabilité ». Ce concept renvoie à l'impossibilité d'enfermer un artefact dans une identité et un usage uniques : celui-ci excède toujours l'intention de ses concepteurs, sa cause finale pourrait-on dire avec Aristote ou son « script » avec Akrich et Latour. En d'autres termes, tout objet technique peut toujours être utilisé selon des modalités ou servir des buts étrangers à ceux prévus initialement. Or, pour saisir cette importante caractéristique des artefacts, encore faut-il les observer dans leur concrétude et non du point de vue de leur concept.

Cette nouvelle façon de concevoir les techniques comme médiateurs de l'action humaine dans la relation homme-monde a, avant tout, une portée descriptive. Le but de la postphénoménologie n'est pas de formuler une théorie d'explication empirique du réel, ni de dégager des lois générales auxquelles les entités obéiraient mais de rendre visibles et compréhensibles autant d'aspect du réel que possible. En rompant avec les théories essentialistes de la technique, elle rend non seulement justice à la complexité du rôle effectif des artefacts et ouvre, comme nous allons le voir, le champ à des réflexions très riches en matière pratique et donc éthique.

### **L'éthique des techniques**

Les recherches plus récentes de Verbeek s'articulent autour de la notion de « moralité des technologies ». Je vais tenter d'esquisser un rapide aperçu de ces théories qui découlent directement de la pensée postphénoménologique des artefacts.

### **Notre quotidien saturé d'artefacts**

En vertu de ce qui a été présenté jusqu'ici, on comprend 1) que les artefacts médiatisent notre accès au monde et 2) qu'ils le font en tant qu'actants à part entière. Bien qu'il l'essentialise dans la sombre perspective de l'Arraisonement (*Gestell*), Heidegger n'a pas tort lorsqu'il affirme que la technique est un mode de dévoilement, de mise en relation entre l'homme et le monde. Notre époque hypertechnologique rend la médiation technique incontournable. Notre quotidien est saturé d'artefacts qui sont autant de partenaires existentiels. Nos actions sont presque toujours médiatisées technologiquement, nos pratiques sont constamment influencées par ces actants que sont les artefacts. Parler d'éthique des techniques, c'est donc démontrer que les médiations qu'elles rendent possibles ont une pertinence morale en ce qu'elles participent activement aux actions et perceptions humaines, et permettent l'émergence de nouvelles pratiques et de nouveaux modes de vie.

En affirmant que les artefacts doivent être traités comme des agents moraux du fait des médiations qu'ils déploient, on transpose automatiquement l'activité qui préside à leur création, à savoir le *design* [7], dans le domaine éthique. « Tout artefact technologique qui est utilisé médiatisera les actions humaines, et ainsi tout acte de design participe à la constitution de pratiques morales » [8]. Le design est donc une pratique matérielle de l'éthique.

### **Subjectivité et liberté : la technique comme pouvoir foucauldien**

Mais pour bien comprendre la conclusion que nous allons tirer de ces réflexions, un dernier détour conceptuel s'impose. Selon Verbeek, la technique en tant qu'ensemble d'artefacts médiateurs, peut être conçue comme une structure de pouvoir au sens foucauldien. Dans *Moralizing Technology*, le philosophe se livre à une lecture herméneutique de cette théorie du pouvoir ou la liberté est fonction de l'espace que ce dernier laisse à la constitution de la subjectivité. Malgré la « révolution » du sujet autonome permise par les Lumières, Foucault montre que celui-ci est toujours soumis à une multitude de pouvoirs. Ces derniers ne sont pas nécessairement oppressants et aliénants mais peuvent, au contraire, participer à l'émergence de la subjectivité, dès lors qu'une interaction avec eux est possible. « La liberté du sujet ne consiste pas à être libéré du pouvoir mais à interagir avec lui. On ne devient pas sujet en aménageant un espace hors d'atteinte du pouvoir mais en façonnant sa subjectivité dans une relation critique avec celui-ci » [9]. Chez Foucault, la liberté s'exerce dans une forme de *sujétion* car la constitution de la subjectivité est toujours nécessairement « soumise », « sujette » à un certain nombre d'influences extérieures sans lesquelles elle ne pourrait avoir lieu. Les subjectivité et liberté foucaaldiennes sont donc respectivement *situative* et *relationnelle*. En ce sens, une technologie n'est liberticide que si elle entrave toute forme d'interaction avec elle et, ce faisant, rend impossible la constitution de la

subjectivité [\[10\]](#).

### **Application au cas du bridage des moteurs**

Nous disposons maintenant d'un aperçu suffisamment détaillé pour tenter de disqualifier la position des opposants au bridage des moteurs qui, pour rappel, insistent sur 1) la déresponsabilisation des conducteurs, 2) le caractère liberticide du dispositif et enfin, 3) sa proximité avec une approche technocratique de la régulation en matière de sécurité routière.

### **La responsabilité**

Tout d'abord, il est « légalement » assez difficile de comprendre le fond de la première objection. La responsabilité découle directement de la liberté et implique la possibilité d'un choix. Or, si l'on reste attaché à la notion d'État de droit, on doit reconnaître qu'aucun citoyen n'a la liberté de se plier ou non aux lois : il en a l'obligation. Le choix de se soumettre ou non à la loi n'en est donc pas vraiment un, à moins d'avoir une conception libertarienne de la liberté. Le code de la route étant un ensemble législatif régissant la circulation, le soumettre à la question de la responsabilité des conducteurs, revient à assimiler l'obligation législative à un aléa moral, ce qui est contradictoire. L'État de droit ne se différencie pas d'une dictature totalitaire sur le refus de circonscrire les libertés, mais sur sa capacité à examiner méthodiquement et démocratiquement les domaines où ces libertés doivent être encadrées pour, justement, les garantir. Une loi ne déresponsabilise que si le citoyen ne s'interroge pas, ou n'est pas en capacité de s'interroger, sur la raison de son existence. Ceci n'implique aucunement d'être personnellement d'accord avec elle, mais plutôt d'avoir la possibilité de se positionner intellectuellement par rapport à elle (cf. Foucault). Voilà pourquoi le manque de pédagogie législative à échelle étatique est proprement dangereux.

Il est évident que ces arguments n'épuisent pas le réel et que, dans les faits, de nombreux conducteurs « prennent des libertés » au volant qui engagent leur responsabilité. Il est aussi vrai que le code de la route aménage, en son sein, des espaces de responsabilité liés à l'interprétation des différents contextes de conduite, d'où l'existence de la notion de vitesse excessive ou l'importance du bon sens lors d'un dépassement. Mais ce sont précisément ces multiples occasions d'être responsable dans les situations que le code de la route ne peut ni ne veut réglementer que se cache la réelle responsabilisation. Ainsi, ce dernier n'est pas là pour mettre la responsabilité à l'épreuve mais pour réglementer. L'argument de la déresponsabilisation est donc avant tout hors de propos. Toutefois, il est inévitable que le code de la route aménage des espaces de choix entre différents types de conduites légales (sur autoroute, je peux choisir de conduire à 130 ou à 120, par exemple). La responsabilité est donc engagée en permanence lorsqu'un automobiliste prend le volant. Brider un moteur ne fera pas disparaître cet état de fait [\[11\]](#).

### **La liberté**

Le second argument est peut-être plus facile à parer, si l'on garde en tête les explicitations précédemment effectuées. En effet, la postphénoménologie nous enseigne que le « sujet » humain n'est jamais seul dans son interaction avec le monde. Comme chez Foucault ou les théoriciens de l'acteur-réseau, les postphénoménologues tiennent l'autonomie absolue du sujet pour une illusion. Nos actions ne sont jamais « purifiées » de toute influence extérieure puisque elles sont médiatisées par nos artefacts. Brider un moteur, n'est pas plus liberticide que de ne pas le brider. Qu'elle ne puisse pas dépasser les 130 ou les 220, une voiture est toujours nécessairement limitée. Un conducteur de grosse cylindrée n'irait jamais crier au scandale liberticide parce que son véhicule ne peut pas dépasser les 280 km/h. Il règne aujourd'hui une conception primaire et, à vrai dire, assez inquiétante de la liberté comme absence de limite (autonomie absolue). C'est là un héritage de la pensée moderne qui, aujourd'hui, contamine des notions si importantes. La liberté apparaît comme le maintien de toutes les possibilités offertes par l'existence. Toute forme de *privation* est alors assimilée à une entrave liberticide. Dans cette conception peu exigeante, la liberté est totalement fonction de l'extérieur du sujet. Aucun crédit n'est accordé à la subjectivité et, c'est encore plus dommageable, à l'interaction entre celle-ci et l'environnement. Verbeek donne l'exemple d'une expérience menée dans une ville hollandaise de Tilburg où un système « intelligent » d'adaptation de la vitesse limitait automatiquement l'allure des véhicules au maximum autorisé dans la zone concernée. Après une phase de résistance compréhensible, les automobilistes commencèrent à valoriser le dispositif. Ils prirent goût au style de conduite relaxant imposé par le système, et l'impossibilité de conduire nerveusement devint un plaisir plus qu'un désagrément. Comme l'explique Verbeek : « Les usagers abandonnèrent une certaine forme d'*autonomie* – comprise comme *absence* de facteurs influençant le sujet- mais gagnèrent une forme de *liberté* en retour, en développant une relation avec ces facteurs et en déterminant comment ceux-ci donnent forme à leur subjectivité d'usagers » [\[12\]](#).

L'exemple illustre parfaitement le problème. L'idée n'est pas de demander la généralisation de ce système de limitation automatique de la vitesse mais plutôt de contredire une certaine conception de la liberté particulièrement délétère.

## La technocratie

Le dernier rapproche que l'on fait à la régulation par les artefacts en général, et au bridage des moteurs en particulier est celui de son caractère foncièrement technocratique. L'argument n'est pas dénué de bon sens, loin de là, mais n'en demeure pas moins de courte vue. Tout d'abord, comme nous l'avons compris, tout artefact médiatise nos actions, notre rapport au monde et influence nos comportements. La technocratie, dans une acception existentialiste de « pouvoir de la technique sur nos vies » est donc à l'œuvre en permanence. Nous n'y pensons pas au quotidien mais, indirectement, les concepteurs exercent toujours, volontairement ou non, une influence sur nous par le biais des artefacts médiateurs auxquels ils donnent naissance. La technocratie est donc déjà effective puisqu'elle est consubstantielle à tout phénomène technique ; et il en va de même pour son acception politique. Mais la variable capable de rendre la technocratie existentialiste démocratique se trouve précisément dans le camp de la politique. Verbeek cite

plusieurs exemples de pratiques concrètes permettant de réguler ce pouvoir technique démocratiquement en évaluant collectivement les médiations que rendent ou rendront possibles les artefacts. Parmi ces pratiques, la plus notable est peut-être le *Constructive Technology Assessment* (réunion des personnes identifiées comme étant pertinentes pour anticiper, analyser et évaluer moralement les médiations des artefacts). Affirmer que les concepteurs ont un pouvoir performatif sur nos existences via les artefacts, c'est donc 1) reconnaître qu'ils ont une responsabilité morale liée à leur activité et 2) révéler l'importance de faire rentrer les techniques en démocratie. Puisque les médiations sont inévitables, autant essayer de les orienter dans le sens de ce qui est *désirable*. Mais celui-ci ne doit pas être défini par une minorité comme c'est trop souvent le cas. Le *désirable* est un modèle de vie et donc de société. Voilà pourquoi nos sociétés libérales, au lieu de rejeter la question éthique de la vie bonne dans la seule sphère privée au nom de libertés auxquelles elles ne rendent pas réellement justice, seraient bien avisées de réfléchir publiquement et démocratiquement au contenu à donner au versant collectif de cette vie bonne (Verbeek, 2011, p.112). Comme nous venons de le voir, cette réflexion ne peut faire l'économie d'une pensée de la technique.

**Avoir disqualifié le bloc argumentaire classique des opposants à la mesure, ne veut pas dire qu'il faille la mettre en place. Toutefois, s'il faut laisser le soin à une étude empirique sérieuse et approfondie de trancher la question de l'efficacité du dispositif, nous venons de voir que la question du *désirable* et intimement liée aux artefacts via les médiations qu'ils engendrent. Le problème doit donc également être abordée sous l'angle du type de rapport au monde auquel nous aspirons à travers les médiations permises par les automobiles. Ainsi, je me permettrai une conclusion quelque peu provocatrice : quel rapport au monde propose-t-on au travers de véhicules pouvant monter à 280 km/h sur des routes non prévues à cette effet, si ce n'est celui où les fabricants d'automobiles peuvent flatter le consommateur amateur de sensations fortes pour qui la route est un circuit avant d'être une voie publique ?**

[1] La pensée de la « technique » étant au cœur de cet article, il convient d'ors-et-déjà d'en expliciter le sens. Au sens le plus large, une technique est un moyen ou ensemble de moyens (pouvant être unifiés ou non dans un seul et même dispositif) permettant d'aboutir à un résultat donné. Au sens, plus restreint, auquel nous allons nous référer, il s'agit des moyens qui, issus de l'application des connaissances scientifiques, permettent de produire tel ou tel effet. La technologie, quant à elle, souvent comprise comme versant « électronique » et/ou « informatique » de la technique, ne désigne en réalité rien d'autre que le discours (*logie*) à propos de la technique (*techno*) ou, en d'autres mots, la terminologie technique propre à un domaine particulier. Bien sûr, ce sens est aujourd'hui peu mobilisé et la technologie désigne plutôt la science des techniques au sens restreint. Pour des raisons stylistiques, nous pourrions donc employer « technique » et « technologie » comme des synonymes.

[2] Avant d'aller plus loin, je tiens à préciser que cet article s'inspire, dans sa quasi totalité, des thèses proposées par le philosophe hollandais Peter-Paul Verbeek dans ses deux livres *What Things Do, philosophical reflections on technology, agency and design* (Penn State Press, 2005)[2] et *Moralizing technology, Understanding and Designing the Morality of Things* (The University of Chicago Press, 2011)

[2] Une traduction française de ces deux ouvrages serait plus que bienvenue afin de diffuser, aussi largement que possible, cette pensée de la technique riche en enseignements et promesses d'application concrètes.

[3] Verbeek P-P, *What Things Do, philosophical reflections on technology, agency and design*, Penn State Press, 2005, p.110 (ma traduction)

[4] Cette conscience qui est toujours « conscience de quelque chose » est l'un des principes fondateurs de la phénoménologie : il s'agit de l'intentionnalité. On utilise souvent l'image de l'archer visant un objet pour la décrire : la conscience est toujours intentionnelle au sens où elle est dirigée vers un objet particulier. Une « conscience de rien » est une contradiction dans les termes.

[5] *ibid.*, p.114 (ma traduction)

[6] Latour B., « Morale et technique : la fin des moyens », *Réseaux*, n°100

[7] Le design, anglicisme dont l'utilisation est trop répandue aujourd'hui pour être négligée, est ici à prendre au sens large de « conception ». Il couvre l'ensemble du processus de mise au monde d'un artefact de son concept à son ergonomie.

[8] Verbeek P-P, *Moralizing technology, Understanding and Designing the Morality of Things*, The University of Chicago Press, 2011, p.91 (ma traduction)

[9] *ibid.*, p.73 (ma traduction)

[10] Je citerai, en exemple, les technologies de reconnaissance faciale. Cet [article](#) d'Internet Actu résume très bien les problèmes que posent ces technologies « ambiantes ». Pour aller plus loin, on pourra lire l'article, assez dense, d'Antoinette Rouvroy et Thomas Berns, « Gouvernamentalité algorithmique et perspectives d'émancipation » *Le disparate comme condition d'individuation par la relation ?*, *Réseaux*, 2013/1 n° 177

[11] Notons, avant de passer à la suite, que le problème n'est pas d'ériger la limite des 130 km/h en loi absolue et indiscutable. Si, demain, un règlement européen fixait, pour tous les pays de l'Union, une limite de 160 km/h et qu'il le faisait en accord avec des études sérieuses, le bridage des moteurs s'adapterait à cette nouvelle norme ; l'important étant de ne pas confondre droit et morale, réglementation et déresponsabilisation.

[12] *ibid.*, p.136 (ma traduction)