



Presse-bouchons... L'embouteillage dans les médias

Pierre Lassave

► To cite this version:

Pierre Lassave. Presse-bouchons... L'embouteillage dans les médias. Les Annales de la Recherche Urbaine, 1989, 42, pp. 98-103. hal-00269283

HAL Id: hal-00269283

<https://hal.science/hal-00269283>

Submitted on 2 Apr 2008

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

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

PRESSE-BOUCHONS

L'EMBOUTEILLAGE DANS LES MÉDIAS

Pierre Lassave

De la fameuse satire de Boileau sur les *Embarras de Paris* aux articles de presse actuels annonçant les vrais et faux *Plans anti-bouchons* de la Mairie de Paris, la congestion de la circulation urbaine apparaît comme une maladie chronique de la société moderne. Fléau naturalisé dans des métaphores médicales (cœur de ville asphyxié, poumon congestionné, artères bouchées, thrombose, apoplexie...), l'incurable saturation automobile des centres urbains, renvoie à diverses mythologies oppressives. *Prométhée empêtré*¹ dans les embouteillages, c'est tout à la fois le retour perpétuel de Sisyphe — à tout progrès son *effet pervers* comme disent les ingénieurs de trafic — la dénaturation du *bon sauvage* de Rousseau en automobiliste bête et méchant dans la jungle des villes, l'avènement des *Apprentis sorciers* au fil des plans et projets miracles, ou l'inefficacité pratique de la démocratie corrompue... Mais ce pathos urbain, sous l'effet de sa représentation médiatique, est aisément mis en dérision. Le bouchon, symbole des blocages de la société, comme toute monstruosité, inspire la caricature comique — voir Dubout. Le discours journalistique contemporain sur les problèmes de circulation urbaine ne se départit pas, dans ses connotations, de cette veine satirique. Ce discours semble avoir délibérément investi dans l'idéologie fataliste afin de se garantir sur longue durée les profits symboliques de la mise à distance des champs politiques et techniques.

Pour autant, l'analyse du contenu et des formes d'expression de ces dernières années manifeste diverses transformations tant de l'objet (la congestion) que du sujet (les médias). En effet si l'on s'intéresse aux plus grandes métropoles et notamment à la capitale, les indicateurs chiffrés de pratiques ou d'insatisfactions s'aggravent d'une année sur l'autre, malgré la panoplie diversifiée et sophistiquée de moyens régulateurs. La presse se fait dès lors l'écho de l'analyse scientifique de l'état du mal et de l'art d'y remédier, notamment à travers la coordination de politiques techniques sectorielles — circulation, stationnement, transports collectifs, voirie, planification urbaine, etc. Cette posture récente de divulgation de la rationalité technocratique s'inscrit dans la mission démocratique de la presse,

grâce à laquelle l'utilisateur-citoyen est informé objectivement de la complexité du problème écologique. Les segments les plus instruits de la clientèle des médias peuvent exiger un tel niveau de traitement moderne. L'évaluation critique des remèdes innovants (G E R T R U D E, L A S E R...) ² est notamment requise sans que l'humour fataliste cède de trop au sérieux technologique. Car en dépit de l'objectivité supposée de la science ou de la technologie, le sujet en question relèverait en dernière instance du jeu politique rituel, sinon de l'obscurité des mentalités inciviques. De la dramatisation propre au journalisme à sensation, à l'objectivation, forme distinctive du journalisme de plus haute tenue, les registres varient. L'émergence actuelle des radios locales dans le champ de l'information sur la circulation urbaine déplace encore le contenu des messages en quasi temps réel vers la pacification complice : *Restez cool, un bouchon s'annonce...* A défaut d'*itinéraire malin* d'évitement, un programme divertissant vous aidera à le traverser au mieux. Le service rendu achète votre fidélité, que vous paierez néanmoins, redevance et publicité obligent.

CHRONIQUE PARISIENNE

A l'automne 86, période de mobilisation médiatique privilégiée sur les problèmes de circulation (*choc psychologique* de la rentrée, puis aggravation de la congestion en décembre à l'approche des fêtes), *Le Figaro* lance un *scoop* : *Un plan choc pour Paris* — Programme global de mesures plus ou moins coercitives (interdictions circonstancielles de circuler) aux attributs de technicité (réglementation précise, description de systèmes électroniques...) devant être présenté par un adjoint (U D F) au prochain conseil municipal. Apparemment double *coup de pub* : pour le *courageux et entreprenant adjoint* d'une part, et d'autre part pour le journal se plaçant, au-delà de sa révélation argumentée, en animateur de bonne volonté du débat démocratique par l'ouverture spéciale d'une tribune des lecteurs. La mobilisation consécutive des journaux concurrents autour du fameux *Plan drastique* et de ses soubassements politiques (*guerre U D F - R P R, ambition personnelle...*) appelle le démenti officiel et personnalisé : *Chirac désavoue son adjoint : Chirac bloque le plan et Pierre-Bloch se rebiffe*. Le problème de la

1. Titre évocateur d'un ouvrage sur les *effets pervers* du changement technique ; J.J. Salomon *Prométhée empêtré*, Ed. Anthropos, Paris, 1984.

2. G E R T R U D E : Gestion Electronique de la régulation du Trafic Routier Urbain Défiant les Embouteillages. L A S E R : Liaison Autoroutière Souterraine Express Régionale.

Les Annales de la recherche urbaine, n° 42
0180-930-X/89/42/98/6 — © MELATT



circulation que la presse traite unanimement sur un registre mixte, mi-savant, mi-alarmiste (*il suffirait d'une augmentation de 10 à 12 % du trafic pour que Paris soit totalement paralysé*) est dès lors subordonné à un jeu d'opposition entre fortes personnalités : l'une courageuse mais dangereuse, l'autre laxiste mais pragmatique. Telle passe d'armes qui crée l'occurrence principale de l'article³ réactive momentanément l'expression ritualisée des intérêts ayant investi le champ de la gestion urbaine. Lorsque le *soufflé retombe*, le même journal remonte au créneau en publiant un sondage exclusif.

Circulation à Paris : oui aux mesures d'autorité... 51 % souhaitent qu'on prenne des mesures contraignantes pour faciliter la circulation; 58 % sont favorables à l'interdiction des livraisons après 8 heures du matin ; 61 % souhaitent une police municipale chargée uniquement de la circulation ; 75 % souhaitent que soient fermées à la circulation certaines rues quand elles sont encombrées. Tout en validant implicitement les options du Plan démenti, le recours arbitral au sondage d'opinion affublé de ses attributs de scientificité (fiche technique S O F R E S) place le média à distance des attermoissements politiques. Cette distanciation, principe distinctif de l'éthique démocratique professionnelle, ne se manifeste pas seulement dans l'expression quantitative de la *vox populi* par l'intermédiaire de la S O F R E S, mais aussi dans le *quantitatif* avec le compte-rendu du courrier des lecteurs. L'organe affirme enfin sa professionnalité dans une série de reportages sur les *solutions des autres...* capitales embouteillées.

1987 : STRATÉGIE DILATOIRE

Au printemps 87, lorsque la mobilisation médiatique sur les embouteillages a retrouvé son étiage, mais où

remontent des indicateurs de congestion, le maire de Paris (alors Premier Ministre et néanmoins candidat présidentiel et municipal potentiel) installe une *commission spéciale chargée de faire des propositions dans les mois à venir, car un jour ou l'autre, il faudra admettre que soit la circulation, soit le stationnement soient interdits, sinon on ne passera pas le cap de l'an 2000*. Cette annonce, stimulant journalistique, manifeste l'intégration de la durée dans la représentation médiatique des problèmes de circulation. Ainsi, la rituelle dénonciation du renvoi en commission n'est plus exhumée. Les risques éventuels du *prendre les devants pour faire reculer le spectre de l'asphyxie* semblent réduits par le crédit de fatalisme entretenu par la presse du quotidien. Ainsi Le Figaro, qui révélait naguère la volonté populaire de prendre des mesures, publiait plus tard (rubrique *Figaroscope* 87) un dossier pour *prendre son mal en patience et conduire malin*, sur le contenu duquel on reviendra.

1988 : SERPENTS DE MER UN VIVIER DE CHOIX

La fin de l'année 87 voit à nouveau se réactiver dans la presse le thème de la circulation parisienne, avec notamment la publication des premières fuites du nouveau plan municipal à l'étude : le projet *L A S E R, périphérique souterrain qui fait surface* (Libération). Début 88, dans le contexte préélectoral des Présidentielles, le Ministre de l'Équipement met les *péages aux portes de Paris sur la sellette* (Le Matin). La presse,

3. Logique d'occurrence explicitée dans : E. Véron, *Construire l'événement. Les médias et l'accident de Three Mile Island*, Ed. Minuit, Paris, 1981.

relatant la rituelle controverse d'investissement public (*faire payer l'usager et non le contribuable..., ségrégation par l'argent...*) épingle les faiblesses technocratiques du projet : *pour gagner 6 ans de travaux, les automobilistes devront payer à perpétuité ; payez votre bouchon* (file d'attente au péage)... La description du télépéage, système d'avenir, déplace les incertitudes du projet dans le futur technologique. Cet épisode passé, le terrain était mûr et l'espace libre pour la présentation détaillée du nouveau plan anti-bouchons par le maire-candidat. Aux grands maux les grands remèdes... *Périph souterrain et électronique pour sauver Paris* (Le Parisien). Dans un premier temps, la presse se focalise sur deux produits de la technostructure qu'elle personnifie et distingue sur le mode familier :

— G E R T R U D E : *puce miracle (...) qui résorbe les bouchons (...) et rend le sourire et la bonne humeur aux automobilistes* (Le Figaro).

— L A S E R : *périphérique du troisième type* (Libération).

Si le pétard est mouillé ou si la montagne vient d'accoucher d'une souris, le jeu d'opposition entre G E R T R U D E (système électronique de thérapie douce, féminisé, apprivoisé à Bordeaux) et L A S E R (robot tubulaire, gigantesque et inquiétant), double celui, plus prosaïque, des acteurs politiques.

L A S E R s'impose ensuite, non seulement grâce à des promesses mirifiques (*On roulera toute l'année comme au mois d'août avec les tunnels autoroutiers de Paris...* France-Soir), mais aussi grâce à ses soubassements affairistes (*Statistiques martyrisées, chiffres mirobolants, pressions invérifiables... Pour creuser un grand trou autoroutier dans le gruyère parisien, les promoteurs sortent le grand jeu...* Le Canard Enchaîné). Puis, concurrent du groupe G T M promoteur de L A S E R, Bouygues surgit avec son 3R, pour livrer le match des projets souterrains (Le Point). Des idées à creuser (point de vue éclairé, dans Le Monde, d'un ancien président du Syndicat des Transports Parisiens, préconisant un code des relations surfacel/sous-sol), à L'illusion en béton (point de vue polémique, dans L'Officiel des Transporteurs, du président du Groupement des Autorités Responsables de Transport), les acteurs de la scène politique et de sa nouvelle annexe la société civile sont convoqués par une gamme diversifiée de médias. Mais l'importante grève des transports parisiens, fin 88, réactivant le syndrome immanent du Paris-blocages (Le Monde), précipite le rappel des antagonismes institutionnels entre le Maire de Paris et l'Etat, opposition politique et échéances municipales obligent⁴. Pressé par le traitement du conflit R A T P, le journaliste contribue à la relégation momentanée de *L'empoignade en sous-sol des bétonneurs* (Le Point), au profit du *Troisième joker du Maire* (Le Point) : les effectifs et la tutelle de la police de la circulation, sujet récurrent de controverse entre le Maire et le

Préfet, et entre les composantes de la majorité municipale (*Chirac a cherché les képis dans les embouteillages*, France-Soir).

L'année 88, qui s'achève sur la revigoration et l'enchevêtrement des serpents de mer technologiques, affairistes et institutionnels, s'avère un *bon crû journalistique*. Les journalistes consultés s'accordent à considérer les questions de la circulation, du stationnement et des transports Parisiens comme un *vivier de choix* pour 89...

SONDAGES D'OPINION

Accessoire moderne de la scène médiatique, au centre du cercle politique de la V^e République⁵, le sondage d'opinion n'a investi que récemment la gestion de la circulation urbaine. Cet artefact de la *vox populi* dote son commanditaire et utilisateur du pouvoir de révélation scientifique de la demande sociale, lui procurant les profits symboliques de mise à distance de la polémique politicienne ou de la dramatisation vulgaire de la presse à sensations⁶.

UN MAL QUI S'AGGRAVE

La difficulté de circuler en ville et la détérioration des conditions de circulation que le sondage instruit en indicateurs chiffrés établit le fait préalable à l'investigation des causes et des moyens d'y remédier. Le sondage valide d'abord l'intuition commune : plus la ville est dense, plus forte est l'expression de la difficulté. Si 65 % des représentants de la population urbaine choisissent les items *circulation difficile* ou *très difficile*, 87 % des habitants de la région parisienne les plébiscitent⁷. Ces sondages indiquent par ailleurs que les cadres supérieurs seraient plus sensibles que les ouvriers à la détérioration de la circulation. Effet statistique de l'urbanisation ou habitus des classes populaires à faire de nécessité vertu ?

LA FOCALISATION SUR LE STATIONNEMENT

Au palmarès des indices de satisfaction — insatisfaction de l'automobiliste typifié par l'Association des Auto-

4. Indiquons pour la postérité que J. Chirac, Maire de Paris et naguère Premier Ministre, figure parmi les dirigeants de l'opposition politique nationale depuis la réélection du Président Mitterrand et la désignation du gouvernement Rocard à la mi-88.

5. Voir notamment, parmi de nombreuses analyses sociologiques du phénomène sondage d'opinion : P. Champagne, *Le cercle politique; usages sociaux des sondages et nouvel espace politique*, in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 1988.

6. On relève notamment : le Ministère des Transports (enquête C R E - D O C) ; le Groupement des Autorités Responsables de Transport (sondage S O F R E S) ; l'Association Française des Automobiles-Clubs (sondage A R D E S) et Le Figaro (sondage S O F R E S).

mobiles Clubs, le stationnement tient la lanterne rouge. Le *stationnement en agglomération* est affublé de la note 5/20, alors que la *fluidité du trafic sur route et autoroute les jours de semaine* obtient un honorable 15/20⁸. Construire des parkings constituerait dès lors l'une des solutions techniques les plus évidentes — trivialité que les *cadres supérieurs*, soucieux de l'efficacité des transports, ne semblent néanmoins pas partager avec les *professions intermédiaires, les employés et les ouvriers*.

REJET DIVERSIFIÉ DES PROPOSITIONS COERCITIVES

La question de la *circulation urbaine*, commanditée par le Ministère des Transports (vieille technique tutélaire sur ces problèmes décentralisés) dans le cadre de l'enquête nationale annuelle du C R E D O C sur les *conditions de vie et aspirations des Français*, se pose sur le registre de l'acceptation ou du rejet de la limitation de l'utilisation de l'automobile en ville. De 1982 à 1988 l'acceptation majoritaire des contraintes collectives s'effriterait, même si cette tolérance est plus grande dans les métropoles et notamment parmi les catégories sociales plus instruites, les plus âgées, ou les moins dépendantes de l'usage quotidien de l'automobile⁹.

Mais le sondage *exclusif* du Figaro de 1986, précité, révèle l'adhésion des Parisiens aux mesures coercitives, urbanité oblige. Ici encore, les cadres supérieurs expriment le plus fort accord pour la contrainte à l'inverse des catégories intermédiaires et employés. Profession de foi civique, socialement classée, qui ne s'accorde pas néanmoins avec l'excès d'une éventuelle discrimination géographique (rejet de l'interdiction circonstancielle de circuler selon la plaque minéralogique).

Enfin, au cœur de la tourmente des transports parisiens

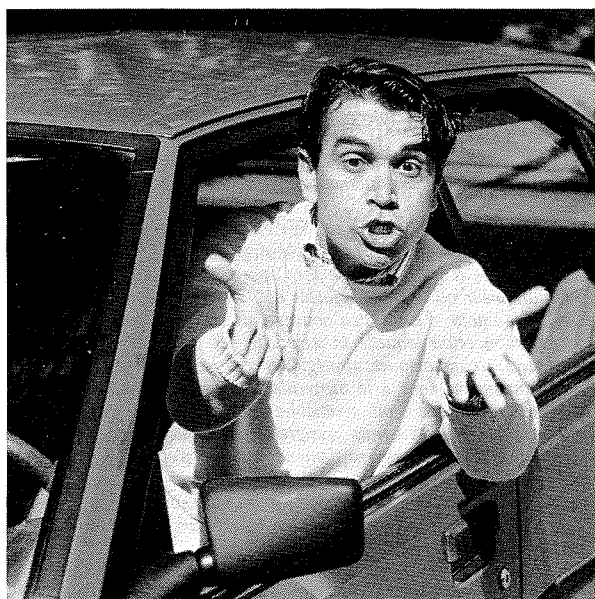
paralysés par la grève de fin 88, un sondage Le Parisien-C S A, révélant l'*exaspération des Franciliens*, n'indique pas moins le rejet social d'un catalogue de mesures coercitives mises en œuvre dans certaines métropoles étrangères. Les mesures financières (péage urbain, renchérissement du prix du stationnement...) susciteraient la plus forte opposition, notamment auprès des catégories populaires et de l'électorat de gauche.

Les mesures d'interdiction conditionnelle de circuler, ou de répression des infractions de stationnement, ne produiraient, en revanche, qu'une opposition relative, notamment auprès des catégories non salariées du secteur privé. Les jeunes générations seraient confirmées, ici encore, dans leur aversion à l'égard des contraintes civiques, ce qui n'interdit pas pour autant le titre à la une : *4 Parisiens sur 10 pour un centre ville sans voitures...*

Ainsi, par l'intermédiaire du sondage d'opinion, les médias représentent et produisent la question de la congestion urbaine, en sollicitant son existence problématique (le mal s'aggrave), en la hiérarchisant techniquement (focalisation sur le stationnement) tout en l'érigant en fait de société aux soubassements philosophiques (rejet des propositions coercitives). Les variations sociales des réponses au sondage, généralement oubliées des commentaires, et bien que laminées par un traitement statistique trivial, constitueraient l'indice de proximité ou de distance des groupes sociaux à la problématisation technique et philosophique de la congestion.

MISE EN SCÈNE DE LA CONGESTION

La représentation journalistique de la congestion urbaine s'enracine dans le fatalisme du bon sens populaire : l'ambivalence des politiciens décourage les bonnes volontés publiques et l'archaïsme des mentalités fragilise les meilleures solutions techniques. Mais la personnalisation des acteurs politiques et des produits technologiques (cf. *le courageux adjoint, le bouillant maire, la puce miracle, l'inquiétant Laser...*) crée le jeu nécessaire à la mise en scène médiatique, où l'embouteillage de la circulation urbaine, symbole de la société bloquée, figure comme accessoire, voire comme révélateur (*l'absence de volonté politique dans le domaine de la gestion des déplacements est un des*



7. Sondages Figaro/S O F R E S 1986 et G A R T/S O F R E S 1987.

8. Sondage A F A C/A R D E S, 1987.

9. A la question : *pensez-vous que pour améliorer la circulation en ville il faut limiter l'utilisation de la voiture en ville ?*, 73 % des 2 000 enquêtés nationaux choisissent les items d'accord en 1982; ceux-ci se réduisent à 56 % en 1988.

Pour une analyse multivariée plus approfondie, voir : C R E D O C, *Système d'enquêtes Conditions de vie et aspirations des Français — Thème Transports* (F. Boscher), Rapport n° 25, Paris, 1987.

aspects les plus énigmatiques de la personnalité du Maire de Paris ; Le Monde, 1987). Plusieurs registres d'expression, et donc de thématiques, semblent, en l'état de nos analyses, structurer le discours journalistique : la dramatisation, l'étude de mœurs, l'argumentation économique et la prestation de services.

LA DRAMATISATION

La dramatisation, principe de l'identité journalistique, appliquée à la congestion urbaine, se décline selon plusieurs modalités. L'évocation mythologique (voir notamment l'*Événement du Jeudi*, dossier spécial *Embouteillages* 1987)... A l'instar des Crétois asservis au Minotaure, les Parisiens subissent l'embouteillage... *Nous entretenons à grand frais un monstre capable d'effroyables ravages et nous l'aimons tendrement...*, cette citation de l'expert britannique C. Buchanan, légitime le point de vue du journaliste. Le colossal, le monstrueux et l'absurde perpétué (Sisyphé) de la congestion, fondent l'invocation des puissances archétypales. Cassandre, néanmoins emprunte les langages modernes de la médecine (*risque d'apoplexie, danger d'asphyxie...*) ou de la prévention des catastrophes naturelles (*crue du trafic : la côte d'alerte*).

L'ÉTUDE DE MŒURS

L'incivisme et l'irrationalité prétendus des conduites automobiles fondent la représentation grotesque des écarts individuels à la norme sociale. Cette posture s'ajuste notamment au thème morbide de la sécurité routière (*Saoul mais prudent, il confie le volant à son fils de dix ans*, France-Soir, 1988). Dans notre champ spécifique, la recherche de discours anomaux, qui manifestent la différence, la transgression voire la perversité, non seulement crée l'occurrence journalistique mais révèle la complexité culturelle du sujet traité.

Dans le dossier spécial *Embouteillages* de l'*Événement du Jeudi* (1988), les *Paroles d'automobilistes... incontrournables au niveau du vécu*, révèlent des confidences d'hors-la-loi :

— L'amoureuse des embouteillages : ... *Quand la rue s'engorge, quand tout s'arrête, moi je m'évade... Personne ne sait où je suis ni quand j'arriverai : l'embouteillage, c'est ma plage libre de la journée...* ;

— Le suceur de bus : ... *D'abord vérifier qu'aucun képi ne traîne dans les parages puis se glisser en douceur derrière un bus, s'installer commodément dans le couloir réservé et surtout coller au plus près de l'engin. Comme ça je disparaîs derrière sa masse. Aucun flic ne peut me voir ou alors trop tard !*

— Le slalomeur clean, etc.

Ces témoignages-portraits, évoquant les *Caractères* de La Bruyère sur fond de solipsisme Sartrien (*l'enfer c'est les autres*) suggère l'ambivalence fondamentale des règles de circulation, objets de *jeux interdits*. Dimension

ludique érigée en *sport national* : on apprend dans le même article que, selon le Times, le personnel diplomatique français en poste à Londres est déclaré champion des *mauvais payeurs de contredanses*.

L'ARGUMENTATION

En contrepoint des métaphores mythiques ou des perversités nationales, le discours journalistique n'en intègre pas moins le langage de l'objectivité scientifique, comme on l'a déjà appréhendé à propos du sondage d'opinion. La rationalité économique y occupe la place dominante (... *A Paris les bouchons ont coûté 17 Milliards de Francs en 1986... L'incivisme à l'origine de 20 % des bouchons*, etc.).

A la différence de la presse provinciale, où le problème est moins prégnant, la plupart des quotidiens parisiens semblent avoir accumulé un relatif capital technico-économique sur le sujet, de nature à contrebalancer l'anecdote événementielle par un raisonnement objectif et techniquement documenté. Cette dimension *sérieuse* élève l'énoncé journalistique à la hauteur du jugement impartial et global de l'expert averti, se manifestant notamment par la critique des solutions partielles et conjoncturelles. Par exemple, les *plans anti-bouchons* de la mairie de Paris n'intégreraient pas suffisamment les objectifs de développement des transports collectifs, ni d'aménagement régional (déséquilibre habitat-emploi entre l'Est et l'Ouest) — Le Monde, Le Parisien, Le Quotidien de Paris.

Le développement de reportages technico-politiques sur les solutions problématiques dans les autres capitales du monde contribue par ailleurs à la distanciation objective de l'imbroglie local. (*Athènes : jours pairs et impairs... New York : la carotte et le bâton... Singapour ne rigole plus...*).

10. Voir pour les télétechnologies, M. Guillaume, « Le carnaval des spectres », in *Cahiers internationaux de sociologie*, LXXXII, P U F, 1987.

11. J. Baudrillard, « Au-delà du vrai et du faux, ou le malin génie de l'image », in *Cahiers internationaux de sociologie*, LXXXII, P U F, 1987.

12. Cette remarque particulière fait écho au propos général suivant de C. Julien sur la production journalistique moderne : *selon leur degré de compétence et selon l'éthique dont ils se réclament, l'homme politique et l'informateur ou le commentateur ne portent pas le même regard sur le monde autour d'eux. Bien souvent, ils semblent pourtant partager la conviction selon laquelle la technicité des problèmes économiques, monétaires, technologiques, stratégiques, etc., rebute le grand public. Ils l'abandonnent donc à la bienveillante attention de quelques experts dont les travaux ne sont accessibles qu'à des cercles restreints. En traduire l'essentiel en termes compréhensibles ou en images parlantes pour la majorité des citoyens demanderait trop d'efforts. Cf. « Sang et spectacle », in « La communication victime des marchands », Le Monde diplomatique, dossier *Manière de voir* 3, novembre 1988.*

13. Dans le jargon professionnel, un *marronnier* représente un sujet d'article particulièrement éculé.

14. G. Auclair, *Le Mana quotidien : structures et fonctions de la chronique des faits divers*, Ed. Anthropos, Paris, 1982.

LA PRESTATION DE SERVICE

A l'opposé de la dramatisation, la prise en charge des intérêts pratiques du lecteur-auditeur-client déplace le message médiatique vers le service rendu. Dans cette entreprise moderne, le média identifie les pièges et fournit les *astuces* pour défier les bouchons.

Un Figaroscope (dossier hebdomadaire pratique : 1987) à garder dans votre boîte à gants, résume les mille et une recettes du *conduire malin*, tirées, d'ailleurs, d'un ouvrage spécifique *Paris Trafic*, paru fin 1986. Ce dernier guide du *savoir faire contre mauvaise fortune bon cœur*, renverse la symbolique négative de la congestion, dès lors que celle-ci développe les *qualités humaines de patience, de ruse et aiguisé l'esprit d'observation et d'innovation... Etes-vous maîtres dans cette science des itinéraires, des rythmes et des habitudes de la capitale ?*

Il semble néanmoins que cette maîtrise ne se suffise plus de l'information écrite, aussi pratique soit-elle, notamment depuis l'émergence du *créneau information routière* dans les services radiodiffusés. Ceux-ci, s'appuyant sur l'expansion du marché de l'autoradio, investissent dans la pacification des difficultés de la congestion. *Souriez — vous êtes embouteillés !* ironise le titre d'un article présentant une expérience de coordination de radios à Marseille (Inforoute). Ironie qu'utilisent depuis quelques années déjà les *Fipettes* (speakerines de la radio FIP, dont la voix a le timbre vapoureux et l'intonation relaxante) à l'annonce d'un bouchon : *... comme tous les soirs ça coince sur le tronçon... eh oui ! on vous l'avait bien dit !*

FAIRE DU VIEUX AVEC DU NEUF

La recherche d'une certaine logique de production et de fonctionnement du sens de l'énoncé journalistique prend délibérément ses distances avec le jugement, généralement déclassant, porté par l'ingénieur de la circulation à l'encontre des médias. Mais ce dernier n'en a pas moins commandité notre analyse, médiatisation de la technologie oblige. Il lui a été rendu compte de la multiplicité des images et visions de la congestion urbaine : drame fatal de la ville moderne,

prétexte de la scène politique, défi pour la technologie moderne, jeu de société vécu (initiation et transgression...). Dans une telle polysémie, une certaine rationalité économique, d'essence hygiéniste, référent principal de l'ingénieur de la circulation, ne tient qu'un rôle accessoire. Néanmoins, l'intégration progressive de cette rationalité par le journaliste, élevant la qualité de l'information pour les lecteurs ou auditeurs les plus instruits, manifeste la relativité sociale de l'autonomie des médias.

La technicisation relative du discours médiatique dans notre champ, homologue de la démocratisation volontariste des procédures techniques¹⁰, se légitime comme réponse aux *attentes* de sérieux de certains *segments* de clientèle (*Le Monde*, mais aussi *Le Quotidien*, *Le Parisien*, *Le Figaro*...) — les registres de l'ironie, du paradoxe (*Libération*), de la dénonciation (*France-Soir*), du jeu, du service rendu (*Le Parisien*, radios...) visant dès lors d'autres *cibles*.

Cette production de sens à plusieurs degrés, figure imposée de la publicité moderne, n'en procéderait pas moins de cette disparition de la représentation, *au-delà du vrai et du faux*, annoncée par Baudrillard¹¹. Disparition qui fonderait l'expression désenchantée du métier par certains des journalistes que nous avons consultés. Pour les uns, les plus distingués, traiter des embouteillages c'est *à la manière des technocrates, inventer un problème qui n'existe pas en soi puisqu'il est la conséquence des dysfonctionnements de la ville ;* pour les autres, se déclarant experts de la question, celle-ci s'avérerait *trop complexe pour en tirer un produit de grande consommation*¹². Mais, en dépit de ces réserves, *la mauvaise humeur du patron de presse qui rate ses rendez-vous à cause des embouteillages*, ou les jeux immanents de la scène politique, ou quelque projet technologique *pressent* le journaliste de *transformer à nouveau le marronnier en fleur exotique*¹³.

Cette brève évocation des conditions de production de l'énoncé médiatique expliquerait-elle pour une part la vacuité de ses coordonnées sociologiques ? La focalisation sur les comportements *aberrants*, avec *l'archaïsme des mentalités* comme référent principal — le *Mana* quotidien des faits divers¹⁴ — cohabite mieux avec l'argumentation économiste qu'avec son improbable interprétation savante.

Pierre Lassave

Pierre Lassave, sociologue, étudie, au Centre d'Etudes des Transports Urbains, les représentations, les pratiques et la structure sociale des acteurs de l'organisation technique des transports urbains. Ses travaux récents ont porté sur les processus de planification en France, voir : « Les plans de déplacements urbains », *Annales de la recherche urbaine*, n° 37. Le présent article, issu d'une étude exploratoire pour le compte de spécialistes techniques de la circulation urbaine, s'appuie sur diverses analyses : contenu de la presse quotidienne écrite et parlée, sondages d'opinion, enquête semi-directive auprès de journalistes.