HAL open science

Le circuit automobile n'existe pas. Une sociologie des divergences socio-environnementales

Hervé Marchal

To cite this version:

Hervé Marchal. Le circuit automobile n'existe pas. Une sociologie des divergences socio-environnementales. Territoires contemporains, 2022, Penser les infrastructures des mondes automobiles Autodromes et circuits (xx-xxie siècles), 17, http://tristan.u-bourgogne.fr/CGC/publications/autodromes-circuits-automobiles/Herve-Marchal.html. hal-03726272

HAL Id: hal-03726272

https://u-bourgogne.hal.science/hal-03726272v1

Submitted on 18 Jul 2022

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.

Le circuit automobile n’existe pas. Une sociologie des divergences socio-environnementales

Hervé Marchal

Professeur de sociologie

Université de Bourgogne-Franche-Comté, LIR3S-UMR 7366

Sommaire

I. Introduction : le circuit comme problème, affaire et épreuve morale de justification

II. Du cadre écologique au cadre juridique

III. Quand les cadres économique et socio-politique se conjuguent

IV. L’importance du cadre historico-identitaire

V. Du cadre esthétique au cadre ludo-sécuritaire en passant par le cadre civique

VI. En guise de conclusion

Résumé :

Force est de constater que le circuit automobile est plus que jamais au centre de controverses et de polémiques socio-environnementales. Parce qu’aujourd’hui plus que hier derrière le mot « circuit » n’existe pas une chose clairement définie, il convient sûrement d’interroger sociologiquement, en l’occurrence, les controverses actuelles autour de ce type d’infrastructure. Plus précisément, il semble pertinent d’analyser au plus près le « procès de publicisation » et de problématisation des circuits automobiles à travers les façons avec lesquelles les différents acteurs concernés les font parler. Autrement dit, il s’agit de saisir le politique sur le vif, en actes, en rendant visibles les multiples cadres destinés à appréhender et définir ce qu’est un circuit automobile.

Mots clés : circuits automobiles, conflits, controverses, épreuve morale, affaire, environnement, justification, publicisation

I. Introduction : le circuit comme problème, affaire et épreuve morale de justification

Qu'il s'agisse des nuisances sonores, de l'artificialisation des sols ou d'autres pollutions (visuelles, atmosphériques, etc.), force est de constater que le circuit automobile est plus que jamais un enjeu de controverses et de polémiques socio-environnementales qui mérite d'être exploré au prisme des réflexions des sciences sociales contemporaines. Autrement dit, parce qu'aujourd'hui plus que hier, derrière le mot « circuit » n'existe pas une chose clairement définie, il convient sûrement d'interroger sociologiquement, en l'occurrence, les controverses actuelles autour de ce type d'infrastructure.

Plus précisément, il semble pertinent d'analyser au plus près le « procès de publicisation »[1] et de problématisation[2] des circuits automobiles à travers les façons avec lesquelles les acteurs concernés les font parler. De ce point de vue, nous sommes proches d'une observation fine du politique même si notre regard ne portera pas en tant que tel sur des *situations* spécifiques où émerge un problème spécifique. Pour autant, on peut retenir dans cette veine que par « politique » il faut entendre des moments où « des collectifs se forment, s'interrogent, s'engagent autour d'enjeux où il y va d'un bien commun/public à atteindre ou d'un mal commun/public à écarter. Souvent […], la question se pose en termes de situations problématiques auxquelles trouver une solution. »[3]. En nous inspirant de ces pistes d'analyse à même de saisir le politique sur le vif, en actes, il s'agit d'être sensible à la constitution concomitante de « publics »[4] et de « problèmes publics »[5] qui se forment au cœur d'une société alors interrogée et, le cas échéant, dérangée. Dès lors, cela fait sens que le regard sociologique questionne les multiples « cadres »[6] et « opérations de cadrage »[7] destinés à appréhender ce qu'est, en l'occurrence, un circuit automobile. Et ce sont précisément ces cadres d'appréhension de la réalité des circuits qui seront mis en évidence dans cet article, et ce, qu'ils concernent les « pro » ou les « anti » circuits. Notons d'emblée que les cadres en jeu, théâtre de fortes tensions, s'enchevêtrent au quotidien de sorte qu'ils ne sont pas souvent visibilisés et mis en mots en tant que tels. La plus-value sociologique réside alors moins dans une critique de ce que disent les acteurs concernés que dans la mise en visibilité/lisibilité de différents registres d'appréhension relatifs à ce qu'est un circuit automobile.

De tels registres ou cadres d'appréhension sont en outre indissociables de cadres de références normatifs qui renvoient à des principes moraux bien identifiés[8]. Qu'on le défende ou non, le circuit automobile tend de plus en plus à donner lieu à des épreuves de justification, et ses défenseurs et autres promoteurs s'en passeraient bien, comme on s'en doute… Le circuit

---

[1] Daniel Cefaï, « La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques », *Réseaux*, vol. 14, n° 75, 1996, p. 43-66.

[2] Voir aussi : Daniel Cefaï et Cédric Terzi, « Présentation », dans Daniel Cefaï et Cédric Terzi, (dir.), *L'expérience des problèmes publics*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2012, p. 10-12.

[3] Daniel Cefaï, « Vers une ethnographie (du) politique : décrire des ordres d'interaction, analyser des situations sociales », dans Mathieu Berger, Daniel Cefaï et Carole Gayet-Viaud (dir.), *Du civil au politique. Ethnographies du vivre-ensemble*, Bruxelles, Peter Lang, 2011, p. 5.

[4] Par « publics », il faut entendre « l'ensemble des personnes, organisations et institutions, indirectement concernées par la perception partagée des conséquences indésirables d'une situation problématique et qui s'y impliquent pour tenter de l'élucider ou de la résoudre » (cf. Daniel Cefaï et Cédric Terzi, « Présentation », 2012, *op. cit*., p. 10).

[5] John Dewey, *Le public et ses problèmes*, Paris, Gallimard, 2010 [1927].

[6] Erving Goffman, *Les cadres de l'expérience*, Paris, Minuit, 1991.

[7] Robert D. Benford et David A. Snow, « Framing Processes and Social Movements: An Overview and Assessment », *Annual Review of Sociology*, n° 26, 2000, p. 611-639.

[8] Ce qui rappelle combien le travail d'enquête au sens de John Dewey a une « portée morale » à travers des « activités de vigilance et d'alerte, de témoignage, de mesure, de prédiction… » (Daniel Céfaï et Cédric Terzi, 2012, *op. cit*., p. 17).

concerne désormais bien au-delà de ses adeptes traditionnels. Il devient une cause à traiter suite à un *travail d'affairement*, entendons une mise en accusation de son évidence. Aussi nombre de circuits sont-ils de fait l'objet de désaccords, de contestations vives ou encore de disputes, qui permettent de voir à l'œuvre un régime général de justification accompagnant un processus de problématisation du circuit. Quels sont les arguments avancés de part et d'autre, en l'occurrence d'un côté les défenseurs et pratiquants des circuits, et de l'autre les opposants aux circuits automobiles ? Qu'est-ce qu'un « grand » défenseur des circuits, et inversement un « grand » opposant ? Comment cadrent-ils les êtres et les choses concernés ?

Si les circuits ont toujours fait débat et suscité de vives controverses depuis les années 1970, il reste que le surgissement des enjeux écologiques et climatiques redessine profondément le cadre des discussions et les modes d'appréhension de telles infrastructures requalifiées à l'aune de ces enjeux et, partant, de phénomènes globaux qui les dépassent. Parce que les riverains et autres associations soucieux de rendre manifestes les conséquences environnementales d'une telle activité s'appuient sur des principes ou des « cités » morales[9] pour imposer leurs visions de l'avenir, il semble judicieux de prendre acte, dans une veine pragmatique, des façons dont les acteurs concernés s'engagent concrètement dans l'action, mais également des justifications et du sens qu'ils donnent à leurs actes et, par extension, à leur mobilisation. Il est donc également question de chercher à identifier les référents conventionnels sur lesquels les différents acteurs en présence s'appuient pour défendre des principes ou des « grandeurs ». C'est dire si cela revient à analyser le monde en train de se faire à travers une perspective morale d'engagements publics. Les moments de désaccords relatifs à ce qu'est « un » circuit automobile, à ce que sont ses impacts économiques ou écologiques par exemple, sont effectivement le théâtre de va-et-vient entre des « principes communs » et des « jugements de fait »[10], de sorte que s'y joue un lien entre des références abstraites – des « cités » entendues comme principes de justice permettant de justifier moralement la grandeur d'une action – et des expériences concrètes – pragmatiques – de justification ou de légitimation.

Plus largement, l'approche sociologique peut ainsi se réclamer de la démarche analytique de John Dewey. Rappelons que pour ce dernier, si la démocratie renvoie à des « publics » en formation soucieux de faire émerger des problèmes communs[11], c'est aussi lié au fait que la connaissance se construit dans l'action à travers un processus d'enquête qui n'est pas la prérogative des seuls experts. Ce dernier est d'autant plus nécessaire quand la situation est indéterminée, équivoque ou encore confuse comme c'est le cas ici. L'enquête, au sens deweyen du terme[12], est l'amorce d'une manifestation de soi par le rétablissement du sens relatif à une expérience marquante (agrandir un circuit par exemple). Ce premier mouvement permet une intégration expérientielle de l'événement, susceptible ensuite de nourrir une mobilisation collective tant espérée. Ce travail d'enquête, quand il est mené par les anti-circuits, vient imputer, comme nous le verrons, des degrés de responsabilités quant à la mise en danger de la nature, à la prévalence radicale des intérêts économiques, à la primauté des plaisirs égoïstes ou encore au non-respect des habitants-riverains. Il fait ainsi émerger des coupables et des victimes, fournit des tentatives d'explication à partir de grandeurs mobilisées.

C'est par extension le processus d'enquête mené par les divers acteurs engagés dans la défense ou la critique des circuits automobiles qu'il convient de saisir, processus mobilisant ici des indicateurs environnementaux pour faire parler la nature, là des coefficients

[9] Luc Boltanski et Laurent Thévenot, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991.
[10] *Ibid*., p. 28.
[11] John Dewey, *Le Public et ses problèmes*, *op. cit*.
[12] John Dewey, *Logique. La théorie de l'enquête*, Paris, PUF, 1993.

économiques destinés à mesurer l'attractivité touristique de l'infrastructure au centre des débats, ailleurs des éléments historiques ayant vocation à montrer en quoi existe (ou non) une tradition régionale… C'est qu'en effet les associations, notamment, luttant contre l'extension ou même le maintien des circuits automobiles, recourent à toutes sortes de « porte-parole »[13] pour « traduire »[14] singulièrement des infrastructures somme toute historiquement ancrées : entendons pour nous faire voir différemment ce qui apparaît comme allant de soi, « naturel » et donc incontestable.

Nous reviendrons tout au long de notre propos sur huit cadrages relatifs à ce qu'est un circuit automobile, en soulignant les tensions fortes auxquelles ils donnent lieu.

Encadré. Point méthodologique

Notre recherche (2020-2021) s'appuie sur une veille documentaire de 10 mois (sites internet, articles de presse), sur des entretiens individuels[15] avec différents acteurs concernés (économiques, politiques et associatifs) et une analyse de quelques compte-rendu de réunions publiques opposant pro et anti-circuits. Soulignons qu'une affaire, sans toutefois être exclusive dans notre démarche, a particulièrement retenu notre attention, celle concernant le circuit de Prenois situé près de Dijon dans l'Est de la France. À ce propos, tout au long de nos observations, nous avons été particulièrement sensible aux tensions et aux désaccords parfois vifs qui accompagnent l'agrandissement, la création ou le simple maintien d'un circuit automobile devenu alors une « affaire »[16]. Une affaire, par définition, mobilise notre attention ; c'est ce qui nous tient en haleine et ce à quoi nous pensons et tenons. Cela correspond à ce qui inquiète l'individu, génère une certaine appréhension et sort chacun de sa zone de confort. L'affaire correspond ainsi à ce qui se donne à faire et ce à quoi nous sommes affairés[17]. Et ce sont précisément des affaires qui ont été au centre de notre veille documentaire et plus largement de toute notre démarche.

Toujours sur le plan méthodologique, nous posons *à titre d'hypothèse* une symétrisation des divers « publics » concernés, afin justement de rendre compte de toute l'étendue et de toute la diversité des cadres en jeu. Mais il est entendu que cette symétrisation ne peut être poussée jusqu'à son terme sous peine de gommer et donc de taire des inégalités, sinon criantes, du moins fortes ; et sous peine de taire les logiques de pouvoir comme le révèle d'ailleurs le cadrage d'ordre socio-politique, nous y reviendrons.

II. Du cadre écologique au cadre juridique

Ce qui frappe souvent l'esprit quand on visionne des sites de présentation et de promotion de nombre de circuits automobiles, c'est la présence de forêts adjacentes et d'une verdure exacerbée. Le circuit se fond ainsi dans un décor naturel si bien qu'il apparaît de prime abord tout à fait compatible avec la protection de l'environnement. Ce à quoi nous sommes confrontés, c'est à un processus de scénarisation méthodique de ce type d'infrastructure ou, mieux, à un travail d'apprêtement[18] empreint d'écologie, de nature exubérante et de verdure.

[13] Voir sur ce point l'article classique de Michel Callon, « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'Année sociologique*, n° 36, 1986, p. 169-208.

[14] Bruno Latour, *La science en action. Introduction à la sociologie des sciences*, Paris, Gallimard, 1989.

[15] Les entretiens ont été réalisés via le téléphone et plus rarement via un dispositif de visioconférence en raison de la crise du Covid-19.

[16] Daniel Cefaï, « Les problèmes, leurs expériences et leurs publics. Une enquête pragmatiste », *Sociologie et société*, vol. 51, n° 1, 2019, p. 47-48.

[17] *Ibid*.

[18] Joan Stavo-Debauge et Danny Trom, « Le pragmatisme et son public à l'épreuve du terrain : penser avec Dewey, contre Dewey », *Raisons pratiques*, n° 15, 2004, p. 185-226.

Bien évidemment, de telles mises en scène vont de pair avec un processus de marketisation fait de photos où la nature est mise en valeur. Cette dernière est vue à travers un design se voulant écologique. C'est donc à une esthétisation du circuit qu'on a affaire, fondée sur son implantation dans des écrins de verdure. La nature comme décor, comme poster, comme paysage, au service d'une attractivité touristique et d'une efficacité économique, renvoie de fait au cadre marchand où la rentabilité et l'efficacité sont attendues.

Parallèlement, la nature est définie et plus encore valorisée en tant que nature policée, rationalisée, agencée ou semi-domestiquée[19]. En effet, du point de vue des pro-circuits, la nature est belle quand elle est maîtrisée, voire conquise. Les pistes – comme les routes au demeurant –, tracées à travers champs et à travers bois, par monts et par vaux, sont la preuve de la conquête de l'espace géographique par l'homme. Aussi l'écrin de nature environnant les circuits automobiles représente-t-il la nature « civilisée » et non sauvage[20]. Or, c'est bien de tels modes d'appréhension d'une nature dénaturée, « désauvagée »[21], que les opposants aux circuits contestent et dénoncent. Par extension, l'instrumentalisation de grandeurs relatives à la nature est vivement critiquée. En effet, les opposants engagent un rapport de grandeur en mobilisant et en mettant en avant ce qui s'apparente véritablement à une « cité verte »[22] où celui qui est « grand » (et non petit) est un acteur mettant réellement au centre des débats, et donc sans l'instrumentaliser de façon inconsidérée, une nature véritable à préserver. L'expression claire et manifeste de grandeurs morales écologiques devient alors un cadre présidant à la définition de la situation. La protection de la nature correspond alors à un « principe supérieur commun »[23] qui, par définition, renvoie à un principe de coordination qui caractérise en l'espèce la cité écologique ; c'est une convention qui assure une qualification ou un cadrage des êtres et des choses du monde.

Mais, à bien y regarder, la nature est partout, étant mobilisée tant du côté des défenseurs des circuits automobiles qui la mettent en images et avancent qu'une course automobile est compatible avec la défense et l'entretien d'un cadre naturel remarquable, que du côté des contempteurs de telles infrastructures qui « s'équipent »[24] de multiples expertises[25] plus ou moins savantes pour montrer combien l'activité même d'un circuit automobile est de fait incompatible avec la protection de l'environnement. Il s'agit donc de saisir les différentes définitions de « la nature » pour appréhender les arguments structurant ce qu'il est possible d'appeler des *conflits de nature*. Ces derniers donnent lieu à des *processus de pathologisation*. Par exemple, les promoteurs des circuits automobiles sont désignés comme des « irresponsables environnementaux » par leurs opposants. Inversement, ceux-ci jugent inconséquents et incompétents ceux-là car ignorant les enjeux économiques et donc des visées en termes d'emploi, notamment.

Plus largement, ce qui s'oppose, ce sont deux formats ou cadrages généraux de la nature : une nature esthétique d'un côté et une nature authentique de l'autre. Or, cette dernière ne serait

[19] Maurice Wintz, « Nature urbaine, nature distante, nature policée », dans Isabelle Hajek, Philippe Hamman et Jean-Pierre Lévy (dir.), *De la nature en ville. Entre homogénéité urbaine et contrôle social*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015, p. 154-167.

[20] D'où l'intérêt, par contraste, des grands raids automobiles traversant des contrées sans route, voire sans même une piste pour les sillonner. Dès lors, les concurrents courageux et aventureux affrontent la nature sauvage ou plutôt cette nature primaire que les anti-circuits veulent préserver ou restaurer.

[21] Voir sur ce point Joëlle Zask, *Zoocities. Des animaux sauvages dans la ville*, Paris, Premier Parallèle, 2020.

[22] Bruno Latour, « Moderniser ou écologiser. À la recherche de la Septième Cité », *Écologie politique*, n° 13, 1995, p. 5-27. Voir aussi : Colette Lafaye et Laurent Thévenot, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue française de sociologie*, vol. 34, n° 4, 1993, p. 495-524.

[23] Luc Boltanski, Laurent Thévenot, *op. cit*.

[24] Bruno Latour, 1989, *op. cit*.

[25] Jean-Yves Trépos, *Sociologie de l'expertise*, Paris, PUF, 1996.

pas assez représentée, n'aurait pas vraiment de porte-parole ou de défenseurs selon les opposants aux circuits automobiles : « La forêt, elle, n'a pas de porte-parole, personne ne la défend, le lobby forestier est très faible, pas comme le lobby automobile ! » nous dira un acteur associatif dans ce sens. Des rhétoriques d'avertissement et de dénonciation en découlent : « Détruire le sol de la forêt, c'est irréversible, c'est pour du long terme ! Donc il ne faut pas faire n'importe quoi ! » Les échelles temporelles divergent radicalement : au temps court du plaisir est opposé le temps long et responsable des impacts environnementaux relatifs aux activités d'un circuit automobile : « Abîmer le sol d'une forêt, c'est pour très longtemps, on ne parle pas de visées à court terme ici ! » ; « On hérite d'une longue histoire, celle de la nature ! » Logiquement, les échelles locales du circuit et les échelles globales des interdépendances environnementales participent des oppositions en jeu. Les acteurs associatifs dénonçant les activités liées aux circuits automobiles revendiquent une scientifisation du débat tant ils entendent « élever le débat » et « voir plus loin » que les passions du présent. Il faut dire que se joue aussi une volonté de rendre visibles des visées sanitaires : derrière les justifications écologiques pointent également des objectifs de santé publique, à commencer par celui relatif à la qualité de l'air. Et puis l'essence et ses émanations sont dénoncées comme éminemment contraires aux enjeux d'un développement soutenable.

Ce que les opposants veulent également faire respecter, ce sont les cadres réglementaires de nature juridico-légaliste en insistant tout particulièrement sur l'importance de se conformer aux normes et règles en vigueur. S'opère dès lors un processus de traduction juridique de la réalité environnementale ou de la nature en vue de contester les esthétisations marketées des circuits à consonance écologique.

> Tous les arguments qui s'appuient sur des dispositions législatives et réglementaires ont un poids manifeste et sont à privilégier. Ils nous donnent *a priori* une force incroyable, celle de la loi. Cela légitime nos revendications, car nous ne faisons alors que demander l'application de la loi, ce devant quoi les autres parties présentes ne peuvent se défiler. Cela nous légitime en même temps en tant qu'interlocuteurs et acteurs, et nous évite d'être marginalisés ou catégorisés à des fins de décrédibilisation ou déconsidération. (Extrait d'un compte-rendu d'une association opposée à l'agrandissement d'un circuit, 2021)

Aussi les associations participent-elles d'une inflation du formel et même d'une logique de judiciarisation comme en témoigne cette note issue d'un compte rendu d'une association d'anti-circuits : **«** Tenir une veille juridique pour rester à l'affût de l'évolution des dispositions législatives et règlementaires dans l'espoir d'y trouver les pépites qui nous permettront d'agir avec plus de poids et de légitimité. » L'un des objectifs est de constituer des relais de pairs connaisseurs qui initient au droit, afin de développer une expertise sérieuse et efficace, au point que certains opposants deviennent très pointus sur les questions de règlementations. Autant dire que l'engagement dans un régime d'enquête au sens deweyen du terme est ici manifeste. En atteste cette note extraite d'un compte-rendu d'une association (datant du début de l'année 2021) opposée à l'agrandissement d'un circuit :

> Œuvrer à accumuler : 1) les témoignages de mécontentement, indisposition, exaspération… vis-à-vis des nuisances sonores du circuit, 2) les dépôts de plainte à la gendarmerie. Envoyer à chaque fois systématiquement un double de ces pièces à la Préfecture (le représentant de la Préfecture nous a lui-même explicitement invité à/recommandé de le faire.)

III. Quand les cadres économique et socio-politique se conjuguent

Pour les opposants, la référence à une cité écologique n'est pas porteuse dans le sens où ils passent trop souvent pour des « idéalistes », voire des « naïfs », selon leurs propres mots. Aussi s'opère un basculement opportuniste vers le monde marchand et, par voie de

conséquence, un cadrage de même nature. Si les opposants mobilisent en premier lieu le cadre écologique, il ressort donc qu'ils ne peuvent s'y tenir de façon exclusive s'ils veulent se faire entendre, du moins selon leur point de vue. Ils changent alors de « ligne d'enquête »[26].

Dans ce registre d'appréhension de la réalité, on s'en doute, la « traduction »[27] du circuit en données économique – et non plus de nature écologique – devient centrale. S'imposent toutes sortes de données quantitatives : des indicateurs de fréquence aux courbes de croissance en passant par des bilans relatifs à l'attractivité des territoires. Il faut souligner, au passage, à quel point mesurer et quantifier la réalité procure du pouvoir : celui de rendre visibles des éléments du monde, d'asseoir telle ou telle approche et définition des choses, de certifier le résultat de la quantification ou encore de manipuler les chiffres et instruments de mesure. Les façons de compter sont dans ce sens des « armes » destinées à monopoliser le contrôle[28].

Pour ses défenseurs, le circuit est un soutien à l'économie locale, il participe de l'attractivité du territoire, de son dynamisme. En d'autres termes, c'est d'un registre de justification « industrielle » qu'il s'agit, fondé sur le principe supérieur commun selon lequel l'efficacité et la performance sont centrales[29]. De ce point de vue, un circuit a des atouts car il produit de la richesse et des emplois puisqu'il faut le faire vivre, l'entretenir, le rénover, etc. Une logique de déconsidération de celles et ceux qui se privent d'une telle infrastructure se donne à voir, allant de pair avec une mise en irresponsabilité des opposants sur le plan économique. D'ailleurs, ce qui est souvent mis en avant, c'est l'évidence des bénéfices économiques engendré par l'activité des circuits, évidence censée être partagée par l'ensemble des acteurs politiques qui veulent développer leur territoire.

À cet égard, au cadrage économique se conjugue un cadrage de nature socio-politique. On assiste en effet, de la part des pro-circuits, à la mise en scène d'ententes, d'accords de bon sens, de visions communes fondées sur une volonté collective : celle de ne pas priver un territoire donné de l'importance d'une telle infrastructure. Il faut souligner combien est mis en avant un consensus quasi généralisé quant à la présence d'un circuit défini comme réalité non questionnable, indiscutable. Tout est présenté comme si le circuit était encore aujourd'hui plébiscité par une volonté générale, d'où des rhétoriques d'accord sociétal relevant du bon sens. Nos observations révèlent alors que des logiques, sinon de négation, du moins de délégitimation des oppositions sont développées et argumentées, même si çà et là les promoteurs des circuits déclarent prendre en compte les oppositions pour travailler avec elles.

Si le circuit est présenté par ses défenseurs comme une infrastructure populaire, appréciée par le plus grand nombre, accessible financièrement à toutes et à tous, les opposants contredisent une telle version et entendent ne pas être dépossédés de leur légitimité à dénoncer un « sport de riches » : « Vous savez combien ça coûte de rouler sur un circuit ? Et on nous dit que c'est populaire ! De qui on se moque ? Il faut avoir les moyens de rouler sur un circuit, c'est clair, c'est pas pour tout le monde, c'est un sport de riches » (militant associatif anti-circuit). Les opposants aux circuits rappellent à l'envi l'importance des inégalités d'accès à la course automobile compte tenu du prix des bolides.

Ils dénoncent également les collusions entre acteurs économiques, acteurs politiques et propriétaires de circuits. À cet égard, comment ne pas souligner la dissymétrie structurelle qui préside aux débats comme c'est le cas à Prenois : d'un côté des militants bénévoles (retraités, enseignants, forestiers professionnels) faisant « avec les moyens du bord » et de l'autre côté

[26] Daniel Cefaï, « Comment se mobilise-t-on ? L'apport d'une approche pragmatique à la sociologie de l'action collective », *Sociologie et sociétés*, vol. 41, n° 2, 2009, p. 245-269.
[27] Bruno Latour, 1989, *op. cit.*
[28] Olivier Martin, *L'empire des chiffres*, Paris, Armand Colin, 2020.
[29] Luc Boltanski et Laurent Thévenot, 1991, *op. cit.*

un propriétaire doté de ressources économiques importantes et du soutien de l'État. C'est dire si l'adoption d'un principe de symétrie entre anti et pro-circuits comporte des limites. Cela étant précisé, au-delà des ententes intéressées, les anti-circuits pointent également l'ignorance des maires et la méconnaissance des autres relais institutionnels quant aux véritables enjeux. Aux logiques de déconsidération véhiculées par les défenseurs des circuits, les opposants font valoir une logique de disqualification des alliances locales allant de pair avec l'absence de toute concertation digne de ce nom. De ce point de vue, les anti-circuits mettent en avant des principes moraux au fondement d'une démocratie participative reposant sur la prise en compte des différents intérêts en présence. Autrement dit, c'est une « maîtrise d'usage »[30], celle d'habitants-riverains en l'espèce, que les opposants entendent bien faire reconnaître et replacer au centre des discussions, afin de rappeler que le dialogue est préférable au dénigrement et aux oppositions stériles. Ce faisant, c'est sûrement d'un monde convivial[31] que se réclament les opposants aux circuits si l'on entend par là l'impératif selon lequel les choix de société doivent toujours être remis sur le métier de la pratique habitante et citoyenne.

Parallèlement, en vue de vérifier la fausse évidence selon laquelle un circuit est économiquement viable, les « anti » mènent leur enquête pour s'équiper d'expertises *ad hoc* et parlantes. Ils investissent ainsi le registre de justification marchande pour mieux le dédire : « Et on nous dit que ça rapporte un circuit, mais c'est pas vrai, on n'a pas de preuve, on n'a rien dessus ! » ; « Nous, si on parle pas d'argent, on ne nous écoute pas ! Alors on est allé voir du côté de l'économie et on n'a pas été déçus ! » nous dira au téléphone un acteur de terrain très engagé contre l'agrandissement du circuit de Prenois.

Les opposants entendent bien « taper là où ça fait mal » en ciblant l'absurdité économique de telles infrastructures. Ils ont conscience du travail d'enquête qu'il faut mener pour cela : « Il a fallu construire des arguments, rechercher au niveau économique les bonnes informations, voir ce qui était vrai et faux. Il a fallu voir avec d'autres qui sont dans des situations similaires pour s'informer » nous dira lors d'un entretien cet opposant au circuit proche de son domicile. Les associations sont au courant des textes de lois pour fourbir leurs arguments. Elles dénoncent un non-respect des règles et s'engagent dans un travail de vérification, de relativisation et même de déconstruction des données économiques : « On a compris que la société gestionnaire du circuit avait baissé sa contribution volontaire, donc ça rapporte pas un circuit ! Ça rapporte rien à la commune et à ses habitants, contrairement à ce qu'on nous dit. » « En fait, un circuit, ça tourne avec des bénévoles, sinon ça tourne pas, donc c'est le monde bénévole qui fait tourner un circuit. » Autant dire que sur ce point les oppositions sont vives et frontales. Les anti-circuits enfoncent le clou quand ils rappellent, chiffres à l'appui, que les retombées économiques ne sont pas au rendez-vous du fait notamment d'un tourisme quasi inexistant. Sur ce point, les opposants parlent souvent de scandale et en font même une « affaire » au sens où l'accusateur (le pro-circuit) fait « à son tour l'objet d'une accusation de la part de l'accusé »[32]. C'est dire si se forme un espace public critique construit autour d'un « dissensus »[33] sinon radical, du moins exprimé avec force.

IV. L'importance du cadre historico-identitaire

[30] Anne-Marie Fixot, « Vers une ville convivialiste. Introduction de la maîtrise d'usage », *Revue du MAUSS*, n° 43, 2014, p. 154-168.

[31] Voir sur ce point les nombreux numéros de la *Revue du MAUSS* sur ce que peut être un monde convivialiste ou une ville convivialiste. Cf. notamment, *Revue du MAUSS*, n° 57, « Demain un monde convivialiste ? Il ressemblerait à quoi », 2021. Ou encore, *Revue du MAUSS*, n° 54, « La possibilité d'une ville conviviale », 2019.

[32] Cyril Lemieux, « L'accusation tolérante. Remarque sur les rapports entre commérage, scandale et affaire », dans Luc Boltanski *et al*. (dir.), *Affaires, scandales et grandes causes. De Socrate à Pinochet*, Paris, Stock, 2007, p. 368.

[33] Cyril Lemieux, *La sociologie pragmatique*, Paris, La Découverte, 2018, p. 47.

Les deux « camps » recourent également au cadre historico-identitaire puisqu'ils mettent au centre des discussions l'épaisseur historique et identitaire des territoires où sont implantés les circuits.

À ce propos, du côté des défenseurs des circuits, il est fréquent de repérer dans leurs discours des tentatives explicites d'encastrement historico-territorial des circuits. Plus encore, ce qui se joue, c'est assez souvent semble-t-il une logique de sanctuarisation des circuits, pour ne pas dire de sacralisation : « On n'y touche plus car c'est là depuis toujours », telle pourrait être résumée l'argumentation qui opère alors. En parallèle, se donne à voir une logique de patrimonialisation comme on peut le lire dans les propos qui suivent : « J'ai pris la responsabilité de faire vivre ce circuit. Ce patrimoine ancré dans la ville depuis 1933 » commente ainsi le patron du circuit d'Albi[34]. Cet ancrage patrimonial vise à rendre intouchable l'infrastructure qui l'incarne puisqu'elle matérialise l'histoire réelle et authentique d'un territoire. Dans ce sens, les circuits peuvent être vus comme des sortes de « lests »[35] identitaires qui stabilisent et renforcent le sentiment d'appartenance à un territoire[36]. En effet, derrière les logiques patrimoniales et d'authenticité se jouent des enjeux identitaires actuels visant à solidifier et à légitimer une image spécifique du circuit et une façon de vivre. Il revient au sociologue Maurice Halbwachs[37] d'avoir le premier mis en évidence à quel point la mémoire collective se fabrique non pas en fonction du passé des groupes, mais au contraire, à partir de leur présent et plus particulièrement des enjeux dans lesquels ils sont partie prenante. La mémoire collective, composée de mémoires individuelles et de leurs mises en relations, répond aux attentes d'acteurs soucieux de faire en sorte que le circuit continue à apparaître comme un monument culturel et paysager au même titre qu'un monument historique.

Les pro-circuits s'équipent pour ancrer et naturaliser les infrastructures qu'ils défendent, par exemple en publiant des ouvrages. C'est le cas à Prenois où l'entreprise propriétaire a édité en partenariat avec le journal local *Le Bien Public* un ouvrage à la gloire du lieu : *Circuit Dijon-Prenois : 40 ans de passion*[38]. Le circuit participe ainsi pleinement de la territorialité des territoires, c'est-à-dire de leur spécificité, de leur identité et de leur temporalité[39]. Il est encastré dans la trajectoire d'un territoire tout en la faisant, si bien que le circuit est performatif sur le plan territorial : en le rénovant, en le célébrant ou l'agrandissant, il est question de faire le territoire. Plus encore, le circuit, c'est en partie le territoire. Cela invite à interroger et à être attentif à la *nature du circuit* – à son ontologie – tant il apparaît que le cadrage historico-identitaire tend à faire du circuit une entité évidente dotée d'attributs définitifs au point de ne plus apparaître comme un construit socio-historique mais comme une réalité intangible. Dès lors, ne faut-il pas prêter attention à ce qui s'apparente à des logiques de mythification opérant comme si le circuit n'était pas un construit socio-historique, comme s'il n'était pas d'origine humaine ?

Or, c'est précisément à une telle logique que s'attaquent les opposants en rappelant les circonstances historiques d'un tel équipement. Ils en retracent la généalogie pour en rappeler la contingence et non la nécessité, notamment à travers des approches très sérieuses portées le

[34] Voir : https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/circuit-d-albi-l-opposition-entre-antis-et-pros-passe-a-la-vitesse-superieure-devant-le-tribunal-1562879336.
[35] Maurice Halbwachs, *Morphologie sociale*, Paris, Armand Colin, 1970 [1938], p. 185.
[36] Guy Di Méo, *Le désarroi identitaire*, Paris, L'Harmattan, 2016.
[37] Maurice Halbwachs, *La Mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 1997 [1950].
[38] Voir : https://www.editions-palmier.com/produit/circuit-dijon-prenois-1972-2012-40-ans-de-passion/.
[39] Jean-Marc Stébé et Hervé Marchal (dir.), *Territoires au pluriel, identités au singulier*, Paris, L'Harmattan, 2019.

cas échéant par des historiens professionnels[40]. Les opposants s'appuient sur de telles expertises pour mieux identifier les intérêts, les stratégies et les logiques plus ou moins conscientes qui ont présidé à l'implantation de tel ou tel circuit. C'est dire si, par extension, s'impose dans le processus même de notre recherche une sociologie des usages sociaux – contestataires – du savoir socio-historique ; ce qui rappelle au passage le fort degré de réflexivité entre savoirs ordinaires et savoirs universitaires, entre savoirs concrets et savoirs « scientifiques »[41].

Aussi faut-il compter avec un processus de défatalisation, de dénaturalisation ou, mieux, de mise en contingence du circuit automobile, et ce, à des fins explicites de déconstruction de tout récit mythifié. En d'autres termes, ce qui est dénoncé, c'est un vol de l'histoire dont seraient coupables les défenseurs des circuits dans le sens où le circuit est à ce point dégraissé[42], simplifié, sorti du contexte historique qui l'a vu naître, qu'il en devient intouchable. Le travail opéré par les opposants vise à désacraliser les équipements concernés pour qu'ils n'apparaissent plus comme des sortes de monument éternel ; pour mieux inverser la sacralité afin de rappeler que la liberté d'intervenir, d'agir et de contester réside dans la prise de conscience des origines forcément humaines de telles infrastructures. En témoignent ces propos : « Il faut poursuivre le travail de déconstruction du récit que livre le circuit à l'opinion publique et aux décideurs » (extrait d'un compte rendu d'association d'opposants suite à une réunion avec la préfecture, 2021) Un « grand » opposant est à cet égard celui ou celle qui est en mesure, fort d'un savoir historique précis et éprouvé, de retracer les origines humaines, tellement humaines, de tel ou tel circuit automobile.

V. Du cadre esthétique au cadre ludo-sécuritaire en passant par le cadre civique

Les défenseurs des circuits se situent, du moins pour celles et ceux qui utilisent concrètement un tel équipement, dans un autre cadre d'appréhension de la réalité davantage centré sur soi ou plus précisément sur son expérience personnelle. Proches d'un registre de « justification inspirée »[43], les individus concernés livrent des témoignages sur leur envie de frissons ou leur attachement à l'ivresse de la vitesse. Ils entendent faire comprendre qu'à leurs yeux un circuit autorise d'être dans l'immédiateté du plaisir pour mieux s'arracher au réel, pour mieux être dans une émotion vive, tantôt de joie, tantôt de peur. Cet éloge du frisson renvoie au fait d'éprouver des moments de forte intensité existentielle puisqu'il est question de suspendre la réalité pour être dans l'intensité de l'instant, avec soi et uniquement avec soi[44]. C'est donc une expérience de sublimation et de dépassement de soi qui est suggérée à n'en pas douter. Opère, par voie de conséquence, une logique de fétichisation du circuit dans le sens où il a le pouvoir « magique » de transcender l'individu : « La vitesse, c'est magique, c'est comme une drogue, c'est le kif par excellence, le risque est là et toi t'y es, tu es super concentré, hyper attentionné, t'es à fond quoi, t'es pris dans le truc ! » me dira un utilisateur du circuit de

[40] Le texte de François Jarrige notamment, intitulé « Genèse et obsolescence des circuits automobiles », fait ainsi l'objet de nombreux usages et devient un support de déconstruction de logiques glorifiant le circuit automobile. Le texte est accessible sur : https://dijoncter.info/genese-et-obsolescence-des-circuits-automobiles-689.

[41] Anthony Giddens, *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994.

[42] Le mot est de Roland Barthes, dans *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, p. 22. Le sémiologue rappelait combien le mythe préfère travailler à l'aide d'images simplifiées, incomplètes, où le sens est déjà bien « dégraissé », préparé pour une appropriation aisée du plus grand nombre, à l'instar des caricatures, des pastiches et des symboles. Le mythe n'est ni un mensonge, ni un aveu, précise encore Barthes, il déforme pour mieux infléchir la réalité selon un cadre socio-cognitif qui, bien qu'apparaissant comme une donnée intemporelle, n'en est pas moins une construction historique.

[43] Luc Boltanski et Laurent Thévenot, 1991, *op. cit.*

[44] Comme cela peut être observé sur la route au demeurant, cf. Hervé Marchal, *Un sociologue au volant*, Paris, Téraèdre, 2014.

Prenois près de Dijon.

L'individu usager d'un circuit entend être l'auteur de son intensité existentielle en décidant de l'expérience qu'il veut vivre. La vitesse, saisie au niveau phénoménologique, apparaît comme une expérience de vie recherchée[45]. Elle fait écho à une « notion d'une extrême complexité, à la frontière de l'érotisation, de la crainte et du risque[46] ». Le circuit est également vécu comme un espace d'expression ultime de soi, de ses talents ou encore de son courage à faire face au risque, dont celui de la mort.

Mais au-delà de ces dimensions (très) personnelles, force est d'observer que ces façons d'introduire le circuit dans les débats renvoient au final à une expérience esthétique totale, dans la mesure où tous les sens sont mobilisés : la vue pour regarder de belles voitures ou anticiper des virages, l'ouïe pour mieux entendre le son de moteurs galvanisés, l'odorat pour mieux s'imprégner des odeurs de bitume ou d'huile de synthèse, le toucher pour caresser une carrosserie aux lignes intemporelles ou tenir fermement un volant, et enfin le goût sollicité lors des repas pris en commun (barbecue notamment).

Or, c'est bien cet engagement du corps qui est incompris par les opposants aux circuits, ou du moins peu partagé. En effet, leurs propos témoignent d'un déni radical de l'expérience de l'autre, de ses ressentis, de sa passion, de son envie de vitesse. « Franchement, tourner en rond sur un circuit, c'est quand même pas normal, moi ça me dépasse, et en plus certains nous disent qu'ils y prennent du plaisir, alors ça, c'est dingue pour moi ! » insistera au téléphone un opposant très remonté contre un projet d'agrandissement d'un circuit. Ce qui s'esquisse, c'est une logique de pathologisation de l'autre qui situe dans l'anormalité sociale et psychologique ce « goût de la vitesse ». Faut-il rappeler que de tels propos sont vus comme des marques de dédain et de mépris par les usagers des circuits ? L'incompréhension semble être ici à son paroxysme. Ce ne sont plus des intérêts ou des collusions qui sont visées par les anti-circuits, mais un rapport au monde qualifié d'aberrant, d'incompréhensible ou encore d'égoïste. Ce qui est esthétique pour les uns (« un V8 qui chante ! ») est tragique pour les autres : « Tous ces moteurs bruyants, c'est insupportable ! »

De façon parallèle à un cadrage esthétique vivement ressenti et revendiqué, certains défenseurs des circuits font valoir le fait qu'un tel équipement permet de se faire plaisir en toute sécurité. Grâce à la technique, la sécurité des conducteurs et des spectateurs serait garantie comme le précise ce responsable de circuit : « Nous, on gère le côté technique, la sécurité, pour que tout se passe bien, pour que les pilotes ne craignent rien, donc nous on a la maîtrise. » Cette logique de célébration de la technique sécurisante rappelle que se joue un autre cadrage sous-jacent, celui de l'innovation : « Sans le circuit, on n'aurait pas tant avancé dans le développement de la voiture électrique ! » (amateur fortuné) Ces propos rappellent que le circuit automobile est défendu en tant que support et levier de technologies au service de l'environnement, de sorte que le cadrage écologique se trouve remobilisé par les pro-circuits depuis un angle techniciste. Le circuit est dès lors présenté comme une scène d'innovations techniques : « Sans le circuit, pas d'essais, pas d'échecs, donc pas de possibilité de faire progresser les véhicules » renchérit un autre amateur. Grâce aux circuits automobiles, il est possible de s'amuser sans mettre en danger la vie d'autrui et la sienne. Aussi cette infrastructure est-elle définie en termes d'exutoire sécurisé. Et puis l'esprit de compétition est possible dans un environnement sous contrôle car technicisé. Enfin, le circuit serait au service de la sécurité routière en apprenant à se contrôler au volant de voitures surpuissantes : « Moi le circuit, j'y viens m'éclater, comme ça je ne fais plus n'importe quoi sur la route, ça me

[45] Maxime Duviau, « La jeunesse et la route. Socio-anthropologie de la conduite automobile », université de Strasbourg, Thèse pour le doctorat de sociologie, 2020.
[46] *Ibid*., p. 240.

défoule, c'est bien de faire comme ça, car on a des voitures puissantes quand même ! Donc moi je trouve que le circuit, il a un rôle, car il nous permet de nous défouler. » (amateur de circuit) Une fois de plus, les cadres d'appréhension apparaissent si éloignés les uns des autres que l'incompréhension semble dominer radicalement : « Alors là, je n'y crois pas trop quand on dit que rouler vite sur un circuit permet de ne pas faire la même chose sur la route. Moi je dis même que quand on roule à fond sur un circuit, ça donne envie de faire la même chose sur la route ! » (opposant membre d'une association) Et puis l'argument selon lequel le circuit permet des avancées écologiques relève clairement du greenwashing pour les opposants, greenwashing qui serait au cœur de la fabrique contemporaine de l'impuissance à l'égard des enjeux socio-écologiques, sauf à adopter une approche techniciste.

Aux cadrages esthétiques et ludo-sécuritaires se conjugue un cadrage davantage civique lorsque des défenseurs avancent, dans un registre de justification domestique[47], que les valeurs (grandeurs) de la confiance et du respect sont incontournables en tant que principe permettant de se parler les uns avec les autres : « Il faut aussi respecter ceux qui aiment les belles voitures, la puissance, les chevaux. On vient exprès sur un circuit pour embêter personne, donc pour moi, on respecte les autres, on fait notre truc ici, on vient exprès, donc on fait des efforts. » (utilisateur régulier d'un circuit) Mais c'est précisément de ce cadrage que se réclament les anti-circuits lorsqu'ils attendent plus de respect de la vie d'autrui, à commencer par celle des riverains. Aux yeux de ces deniers, les usagers des circuits font preuve d'indifférence et ne voient pas les incivilités qu'ils commettent en réalité. Le cadrage civique préside également aux discussions à partir du moment où les opposants aux circuits dénoncent le fait qu'« on ne peut pas faire confiance aux directeurs du circuits, aux lobbies automobiles ». Parce qu'ils ne sont pas dignes de confiance, ils apparaissent comme des « petits » du point de vue des grandeurs morales que sont la confiance et le respect de l'autre.

VI. En guise de conclusion

Les désaccords normatifs observés sont aussi bien externes qu'internes étant donné qu'ils se situent à la fois *entre* et *dans* les cadrages mis en évidence tout au long de notre propos. Ce sont au final pas moins de huit cadres d'appréhension de la réalité qui ont été identifiés, et ce, à notre grande surprise. Soulignons que ce sont les cadrages écologiques (1), économiques (2), estthétiques (3) et historico-identitaires (4) qui tendent à prendre le plus de place dans les discussions et échanges, accompagnés de façon plus secondaire par ceux juridique (5), ludo-sécuritaire (6), socio-politique (7) et civique (8). Pour le dire sommairement, les dimensions environnementales, économiques, identitaires et expérientielles l'emportent sur les autres et, à ce titre, elles peuvent sûrement servir d'indicateurs[48] pour monter en généralité et, partant, pour saisir combien les controverses et oppositions relatives aux circuits automobiles raisonnent avec des évolutions sociétales majeures des sociétés contemporaines.

D'ailleurs, la leçon plus générale à tirer de nos observations ne réside-t-elle pas dans le fait que nous avons mis en évidence des divergences sociétales corrélatives d'une épreuve structurelle de notre société : celle précisément des divergences[49] de sens ou des orientations de sens rappelant la nature morale et éthique – fermée et ouverte, normative et incertaine – des tensions ici visibilisées ? Il faut ajouter qu'au travers de toutes les *tensions de cadres* distinguées se jouent des oppositions classiques : global/local ; eux/nous ; sacré/profane ; individuel/collectif ; aujourd'hui/demain ; ici/ailleurs ; court terme/long terme ; riches/pauvres ; etc. C'est dire si, de ce point de vue, le circuit ne peut pas être vu comme un

[47] Luc Boltanski et Laurent Thévenot, 1991, *op. cit.*
[48] Georges Balandier, *Sens et puissance*, Paris, PUF, 1986 [1977].
[49] Hervé Marchal, « Le "vivre-avec" à l'épreuve des divergences urbaines », dans Esther Benbassa et Jean-Claude Attias (dir.), *Nouvelles relégations territoriales*, Paris, CNRS Éditions, 2017, p. 53-69.

produit transactionnel source de compromis pratiques, d'accords ou de convergences destinées à s'entendre même en cas de conflit[50]. Alors que les opposants aux circuits se battent pour habiter autrement le monde, les défenseurs raisonnent en termes d'attractivité touristique, d'enjeux économiques et d'expériences sensationnelles. Et ce n'est pas la mobilisation de nombreux non-humains, qui sont autant de porte-parole des causes défendues, qui semble pouvoir faire converger les choses : chiffres relatifs à l'attractivité touristique, indicateurs économiques, mesures du nombre d'oiseaux, taux de pollutions diverses, biodiversité de la forêt, bitume qui recouvre les sols, images marketées, etc.

Les cadres mis en évidence entendent rendre justice à la complexité de ce qui préside actuellement aux discussions et justifications relatives aux circuits automobiles. Dans la mesure du possible, notre rôle a été de se tenir à distance des uns et des autres dans l'objectif assumé de rendre visible ce qui ne l'est pas toujours dans le concret du quotidien et des passions qui s'y expriment. Il semble, à cet égard, important de ne pas oublier ces propos de Max Weber selon lesquels la tâche du sociologue doit se limiter à « aider l'individu à prendre conscience de ces étalons ultimes qui se manifestent dans le jugement de valeur concret, voilà finalement la dernière chose que la critique peut accomplir sans s'égarer dans la sphère des spéculations »[51]. Et au sociologue allemand d'ajouter qu'une « science empirique ne saurait enseigner à qui que ce soit ce qu'il doit faire, mais seulement ce qu'il peut et – le cas échéant – ce qu'il veut faire »[52].

Sans doute nos observations analysées en termes de cadres et d'opérations de cadrage apportent-elles des éclaircissements pour que chacun puisse saisir ce qu'impliquent ses prises de position et de décision. C'est qu'une telle recherche appelle des usages sociaux (habitants[53], politiques, économiques, etc.), si bien qu'il faut en espérer une instrumentalisation[54] qu'on souhaite constructive et heureuse pour les humains comme pour les non-humains (autres êtres vivants par exemple). Car si l'histoire et la sociologie de l'automobile se sont développées ces dernières années[55], l'étude des infrastructures qui accompagnent *de facto* son essor – qu'il s'agisse des infrastructures du quotidien (routes et autoroutes, parkings et stations-services, etc.) ou des circuits automobiles – reste à engager et donc à construire, et ce, en prenant en compte les tenants et les aboutissants des différents cadres d'appréhension de la réalité mobilisés. Puisse cet article y contribuer en ce qui concerne la question singulière et peu traitée des circuits automobiles.

---

[50] Jean Remy *et al.*, *La transaction sociale. Un outil pour penser et dénouer la complexité de la vie en société*, Toulouse, Éditions Érès, 2019.

[51] Max Weber, *Essais sur la théorie de la science*, Paris, Pocket, 1992, p. 125.

[52] *Ibid*.

[53] Les usages habitants, au regard de nos observations, consisteront par exemple à attirer davantage de monde dans le processus de contestation selon des logiques d'émulation, d'initiation, de conscientisation, de diffusion de ses actions et de leurs mises en résonances avec d'autres mouvements de contestation et/ou d'autres causes jugées similaires.

[54] Marc Uhalde, « L'instrumentalisation de la sociologie en situation d'intervention : analyse critique d'une notion ordinaire », *Sociologies pratiques*, vol. 16, n° 1, 2008, p. 95-113.

[55] Yoann Demoly et Pierre Lannoy, *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte, 2019.