

L'ANNONCE PUBLIQUE DE LA FATALITÉ¹

Rod Watson²

Quelques instants plus tard, dix motos entraient dans le premier virage (sur le circuit de Gardena, Californie), juste devant l'endroit où nous étions assis. Cinq motos tombèrent. Des corps furent soulevés dans les airs, dans toutes les directions, j'en vis un, un concurrent vêtu de noir et blanc, heurter en l'air une moto et être écrasé par un autre qui le suivait. C'était un gars qui s'appelait Cleemie Jackson. Il était mort. Tout le monde pouvait le voir. Son cou s'était brisé comme une brindille. Deux autres concurrents étaient sérieusement blessés. Le speaker ne mentionna pas ceux qui étaient couchés par terre. Il ne mentionna que ceux qui se relevèrent. "Voici le N° 353, Rog Rogarogrog, il est debout et sa moto semble intacte..." Dès que les corps furent enlevés, la course reprit. Heureusement, il ne fallut pas prendre les deux ambulances. Ils ont deux ambulances sur les circuits, et si toutes deux doivent quitter le circuit, la course s'arrête jusqu'au retour de

¹ Une version antérieure de cet article a été publiée dans *Working Papers in Cultural Studies*, Centre for Contemporary Cultural Studies, Birmingham University, Tome 4, Printemps 1973. Je remercie Michael Green, responsable du centre des Contemporary Cultural Studies, qui a accepté cette réédition –considérablement revue– de l'article. Je remercie aussi Véronique Duchenne (Département de communication, Université catholique de Louvain) de m'avoir assisté dans l'analyse et la traduction de cet article.

² Reader in Sociology à l'Université de Manchester, Chaire Francqui interuniversitaire au titre étranger en sciences humaines, 1995-1996.

l'une d'entre elles. Ils purent mettre les corps les plus abîmés dans une seule ambulance. L'ambulance, une grande Cadillac blanche, partit très lentement. Elle n'avait même pas allumé son gyrophare... Dans les dix secondes, cependant, la course avait repris, avec cinq motos au lieu de dix, et tout était oublié¹.

J'étais parmi les spectateurs de la course automobile du circuit de Brands Hatch (Angleterre) en octobre 1971, au cours de laquelle un accident coûta la vie au pilote suisse Joseph Siffert. Durant les heures qui suivirent l'accident, alors qu'une colonne de fumée s'élevait au-dessus du circuit et que les autres courses prévues au programme s'enchaînaient, j'eus l'occasion d'observer d'une part les conversations échangées entre spectateurs autour de moi, et d'autre part les annonces diffusées au public par les hauts parleurs.

L'objectif de cet essai est de montrer comment les caractéristiques d'un cas particulier d'annonce publique de la fatalité peuvent être élucidées par l'application de la perspective sociologique connue sous le nom d'ethnométhodologie. Ce faisant, j'espère aller dans le sens de ce qu'a tenté Ludwig Wittgenstein en luttant contre le dédain pour les cas singuliers. La perspective ethnométhodologique se concentre sur les procédures interprétatives et sur les schémas interprétatifs tacites et d'arrière-plans dont dépendent les membres en société lorsqu'ils formulent et produisent leurs cours d'actions. En se référant à ce cas particulier, je vais essayer de montrer comment l'ensemble de ces actions sociales que sont l'utilisation du langage et les événements associés peut être rendu compréhensible au niveau théorique à travers leur description et leur analyse ethnographique en utilisant des ressources dérivées de l'ethnométhodologie et de l'analyse conversationnelle (une perspective sociologique parallèle à l'ethnométhodologie). Cette étude de cas ne correspond pas, dès lors, à une "description épaisse" ("thick description" - C. Geertz), mais plutôt à une "analyse épaisse" d'un cas singulier.

Le phénoménologue Alfred Schütz², en redéfinissant de manière critique les œuvres de Max Weber sur la nature et l'analyse de l'action sociale, a dirigé l'attention sociologique sur l'étude de l'organisation temporelle d'un cours d'action. Schütz revendiquait que ce n'était qu'à

¹ T. WOLFE, *The Pump House Gang*, New York, Bantam, 1969, p. 5-6.

² A. SCHÜTZ, *Collected Papers*, tomes I et II, La Haye, Martinus Nijhoff, 1971. (traduit en français sous le titre *Le chercheur et le quotidien*, Paris, Méridiens-Klinksiek, 1987).

travers le déroulement temporel d'un cours d'action –plutôt qu'en prenant une “photographie” figée et atemporelle de l'action– que l'on pouvait espérer décrire analytiquement ou de manière profane le sens de cette action.

Sens prospectif et rétrospectif

La recommandation de Schütz a été reprise et formulée plus sociologiquement entre autres par Aaron V. Cicourel¹. L'emphase qu'a fait Cicourel sur les aspects des développements temporels de la compréhension du sens est organisée largement –mais pas seulement– autour de sa notion du sens prospectif et rétrospectif. Cicourel estime que cette propriété des procédures interprétatives implique que les participants s'assurent que

ce que l'un dit à l'autre a, ou aura, à l'un ou l'autre moment, le résultat de clarifier un énoncé ou un compte rendu descriptif qui est à présent ambigu mais qui possède des implications provisoires. Cette propriété des procédures interprétatives permet à l'émetteur et à l'auditeur de maintenir un sens de structure sociale malgré le vague intentionnel ou présupposé de la part des participants dans un échange.

Le fait d'attendre des énoncés ultérieurs (qui pourraient ne jamais venir) pour clarifier les comptes rendus du moment, ou le fait de “découvrir” que des remarques ou incidents antérieurs servent maintenant à clarifier un énoncé présent, fournit la continuité à la communication quotidienne².

En référence à l'annonce publique de la fatalité et aux événements dans lesquels l'élément était situé, en référence donc à cette course automobile où j'étais spectateur, j'espère montrer l'importance sociologique de la formulation proposée par Cicourel quant à la manière utilisée par les acteurs sociaux pour interpréter l'ordonnancement temporel en produisant une définition de “ce qui se

¹ A. V. CICOUREL “The Acquisition of Social Structure. Towards a Developmental Sociology of Language and Meaning”, in J. D. Douglas (ed.), *Understanding Everyday Life*, Chicago, Aldine Publishing Company et Londres, Routledge and Paul Kegan, 1970, p. 136-168.

² *Ibid.*, p. 149. Il faut dire que ce que Cicourel appelle “sens d'occurrence prospectif-rétrospectif” n'est qu'une des propriétés des procédures interprétatives qu'il analyse. Cependant, je vais mettre l'accent sur cette propriété, mais je ferai aussi référence de manière secondaire aux autres procédures qu'il décrit.

passé ici” (ou de ce qui s'est passé ou de ce qui se passera ici). J'espère montrer que les communications faites à travers le système d'annonce publique ne peuvent être comprises que par référence aux outils communicatifs, dont l'utilisation ou l'opération est fondée sur les propriétés prospectives-rétrospectives de l'interprétation de l'action telle que décrite Cicourel. Parmi ces outils, on trouvera ce que je vais appeler “thèmes manquants” et “procédures pour combler ses lacunes”.

On peut dire qu'il y a dans les observations que je vais présenter une asymétrie interprétative, qui prend la forme d'interprétations de ce qui est, dans un certain sens, un objet perçu en commun, à savoir l'accident d'un concurrent. Ces interprétations sont incarnées dans deux comptes rendus de ce que l'on a perçu, qui sont d'une certaine façon distincts.

Le premier de ces comptes rendus est celui qui est fondé sur l'observation “directe” et conjointe de la colonne de fumée par les spectateurs. Cette observation était médiatisée à travers les discussions entre les spectateurs, qu'ils soient amis ou étrangers les uns aux autres, ce thème incorporant une force morale majeure qui suspendait les distinctions catégorielles entre spectateurs.

Le deuxième de ces comptes rendus était celui du commentateur, qui offrait aux spectateurs une façon de définir l'objet perçu qui était instruite différemment. Nous nous trouvons donc face à une asymétrie entre deux comptes rendus instruits différemment, proche de celle formulée par Dorothy E. Smith¹ au cours de son analyse de deux comptes rendus d'événements textuellement instruits (l'analyse de cet auteur porte sur un conflit entre policiers et étudiants au cours d'une manifestation).

Mon analyse va donc porter sur ces deux comptes rendus perceptuels, c'est-à-dire des comptes rendus de ce que les gens ont vu, entendu, etc. Je vais me concentrer plus particulièrement sur la distinction effectuée par J. Coulter entre ce qu'il appelle asymétries interprétatives² et ce que Melvin Pollner³ qualifie de “disjonctions de réalité”.

¹ D. E. SMITH, “The Active Text”, in *Texts, Facts and Femininity*, Londres, Routledge, 1990.

² J. COULTER, “Perceptual Accounts and Interpretive Asymmetries,” in *Sociology (The Journal of British Sociological Association)*, vol. 9, 1975, p. 385-396. Il faut noter que les disjonctions de réalité et les asymétries interprétatives se retrouvent dans une vaste diversité de situations, et pas seulement dans ce qui réfère à la

Le terme “disjonction de réalité” fait référence aux situations de communication où deux ou plusieurs participants offrent des comptes rendus radicalement incompatibles de ce qu'ils ont perçu. Au cours de son analyse ethnométhodologique, Pollner donne l'exemple d'un entretien lors duquel un patient raconte à un psychiatre qu'il a vu une table léviter, tandis que le psychiatre affirme ne pas l'avoir vu. Dans cet exemple, la poursuite de la conversation ne peut que provoquer une escalade du caractère paradoxal, mutuellement exclusif, des deux comptes rendus, qui peut progressivement saper la présupposition d'un “monde connu en commun”.

Cependant, même dans des asymétries interprétatives telles que décrites par l'ethnométhodologue Coulter¹, il existe pour les participants une définition minimale collaborative –souvent seulement octroyée à travers des descriptions vagues, comme par exemple “quelque chose”. Coulter donne aussi l'exemple d'un patient anciennement atteint d'une maladie mentale, qui racontait à un assistant social que lorsqu'il était à l'hôpital, les gens s'acharnaient à frapper sur sa porte pendant toute la nuit pour l'empêcher de dormir. L'assistant social, lui, définissait d'abord le bruit comme étant celui de bulles d'air dans le chauffage central. A force, cela risquait de provoquer l'implosion de l'interaction en une disjonction de réalité. Mais pour prévenir cette implosion, l'assistant social parvint à définir le problème par des descriptions vagues, de manière à ce qu'ils partagent finalement une définition commune, bien que minimale. Il faut dire que les deux participants faisaient des inférences très différentes de ce qu'était ce bruit. Cependant, même cette définition commune très minimale impliquait qu'ils puissent maintenir la présupposition d'un “monde connu en commun”, présupposition qu'ils pouvaient utiliser comme ressource interactionnelle. De cette façon, on peut préserver l'entretien thérapeutique, et on peut même trouver des “solutions” aux problèmes du patient.

Ces “solutions” peuvent opérer aux différents niveaux des comptes rendus. On pourra par exemple arriver à l'accord selon lequel

maladie mentale, d'où ces auteurs dérivent la plupart de leurs exemples. En principe, ils se trouvent partout où se trouvent des comptes rendus perceptuels et ceux-ci se répandent en général dans la communication.

³ M. POLLNER, “The Very Coinage of Your Brain: The Anatomy of Reality Disjunctures”, in *Philosophy of the Social Sciences*, vol. 5, 1975, p. 411-430.

¹ A tous égards, son analyse retravaille le concept de “disjonction partielle de réalité” introduit par Pollner.

un des participants ou les deux ont fait une erreur de perception (“solutions perceptuelles”), de même que l’on pourra arriver à l’accord selon lequel l’un des participants ou les deux sont victimes d’une erreur de “variation cognitive” ou d’interprétation, autrement dit d’un manque d’ajustement mutuel de l’interprétation. On pourra encore estimer qu’il y a des problèmes d’expression verbale (“reportage”). Dans cet article, mon propos concerne en grande partie le niveau d’expression (en anglais, “reportage”) –surtout du fait que ce niveau d’expression s’appuie sur les deux niveaux de perception et d’interprétation, car ce sont ces deux niveaux qui sont compris dans les observations “directes” de l’événement analysé ici.

L’accident de Brands Hatch

L’accident auquel je fais référence se solda par la mort, en octobre 1971, du pilote suisse Joseph Siffert, au volant d’une voiture de course B.R.M. Formule 1 sur le circuit de Brands Hatch en Angleterre. La voiture décolla sur 150 mètres et explosa en flammes. Son pilote mourut en moins de trente secondes. Par ailleurs, mes pensées sur la gestion communicationnelle de cet accident étaient alimentées par l’expérience d’une autre course automobile à Oulton Park, au cours de laquelle la voiture conduite par le pilote australien Paul Hawkins heurta un arbre, l’accident provoquant sa mort de manière quasi instantanée. J’ai également été largement documenté par des émissions de télévision, des articles de journaux, des livres sur les courses automobiles. Je ferai référence à ces autres témoignages plus tard dans cet article, bien que le statut de leurs observations soit différent, ce qui pourrait d’ailleurs être perçu comme problématique. Je pense toutefois pouvoir les utiliser, étant donné que ces autres expériences éclairent l’événement de Brands Hatch, tant pour moi que pour l’ensemble des spectateurs.

Ma description de “ce qui est arrivé” ne peut pas être présentée séparément de mon interprétation et de mon analyse de ce qui est arrivé. Il y a plusieurs raisons à cela. Premièrement, j’avoue que les informations que j’ai rassemblées sont impressionnistes et non systématiques, consistant en notes de terrain que j’ai prises sur le vif malgré la rapidité des événements. Je n’avais pas de magnétophone à portée de main pour enregistrer les commentaires du speaker, et mes recherches ultérieures m’apprirent que les organisateurs n’avaient pas

non plus d'enregistrement. Par conséquent, ma propre sélection des données durant la prise de notes inclut l'utilisation des mêmes procédures interprétatives et les mêmes schémas d'arrière-plan (savoir de sens commun) et les mêmes règles procédurales de pertinence qui sont analysées dans cet article comme thème. Même l'accent que je mets sur les énoncés du speaker –laissons de côté certains aspects de ces annonces– résulte d'une sélection au sein d'une situation très floue et complexe. Mes notes de terrain constituaient déjà un "glos" (en anglais, "gloss"). Par conséquent, il est évident que mon compte rendu de ce qui est arrivé est réflexivement lié aux événements que j'ai observés. Les comptes rendus sont toujours réflexifs, dans le sens de la définition ethnométhodologique de ce terme, c'est-à-dire qu'ils sont des éléments situés dans les circonstances qu'ils décrivent. J'utilise ainsi les ressources analytiques de l'ethnométhodologie pour faire une ethnographie réflexive de la communication. Il y a aussi une certaine résonance avec les arguments des anthropologues réflexifs comme James Clifford, George Marcus, Roger Sanjek, bien qu'ils utilisent une définition de la réflexivité qui diffère de celle proposée par l'ethnométhodologie. Le compte rendu analytique que je vais faire constitue pour moi et pour le lecteur de cet article une version de ces circonstances: même les ressources interprétatives à travers lesquelles mon compte rendu analytique est "construit" sont transformées en thème, ce qui n'est pas souvent (ou pas du tout) effectué de la même manière par Clifford, Marcus et d'autres.

Il n'est pas dans mes intentions d'arriver à un compte rendu qui présente un plénum de description analytique de cet événement ou de la course automobile en général. De même, je ne juge pas nécessaire d'arriver à un ensemble de généralisations concernant les "attitudes", "motifs ultimes" ou les autres attributs présentés comme intrinsèques des spectateurs de courses. Je ne nie pas qu'il y ait au niveau du savoir commun des conceptions des spectateurs et participants qui définissent "ce qui constitue une course automobile" et donnent un cadre de référence pour arriver aux décisions interprétatives au sujet des événements spécifiques des courses, en l'occurrence, "ce que tout le monde sait" concernant la vision d'une fumée dense sur un circuit. Mais l'ethnométhodologue doit analyser ces conceptions comme thèmes, et doit, par conséquent, transformer son propre savoir en thème.

L'asymétrie interprétative que je décris est une asymétrie entre: (a) la description ou compte rendu de l'accident que faisaient les

speakers via le système d'annonce publique (public address system) –cette description de l'accident étant “médiatisée” (ou mieux, constituée) à travers ce système; (b) l'accident tel que vu par des spectateurs. Il ne s'agit pas, cependant, d'une asymétrie entre une “description médiatisée” et une “description directement observée”, car l'observation directe était elle aussi “médiatisée” (constituée), et ce à travers les conversations entre spectateurs, les rumeurs, etc. Cela est d'autant plus vrai que la plupart des spectateurs étaient situés loin de l'accident et ne pouvaient voir directement ce qu'il se passait. La différence de “médiatisation/constitution” entre les deux descriptions réside dans le fait qu'il s'agissait dans le premier cas d'une médiatisation “technique”; et dans le second cas d'une médiatisation “conversationnelle”. Si cette différence est importante, la distinction la plus signifiante pour nous opère cependant dans le fait qu'il y ait eu deux comptes rendus perceptuels (“perceptual accounts - Coulter) ou deux définitions de situation qui ont différé de manière “impliquante”.

Si je traite ces conceptions comme telles, c'est qu'il me semble qu'elles sont fondées sur la présupposition que la course automobile comporte une possibilité de mort, des pilotes et quelque fois des spectateurs. Ce savoir commun génère ce que des spectateurs et d'autres participants définissent comme l'“action” (au sens où la définit Erving Goffman¹. Goffman définit l'“action” comme phénomène potentiellement fatidique, qui a des conséquences sérieuses mais incertaines (comme les jeux de hasard, par exemple). Comme l'a dit l'ancien pilote célèbre Stirling Moss, “évidemment, la course automobile est dangereuse. Je l'aime comme cela. Sans cela, elle n'aurait pas de sens. Ce serait seulement un jeu auquel tout le monde pourrait jouer”².

Les issues possibles des courses automobiles sont évidemment la victoire et la richesse ou la perte et l'échec, et peut-être la mort. Les conséquences peuvent aller bien au-delà de la course elle-même, et peuvent changer une vie.

Il faut noter que je ne soutiens pas ici que les spectateurs vont aux courses nécessairement pour voir des blessés et des morts. La plupart des spectateurs savent bien que leurs chances de voir un mort sont infimes, car même en assistant à une course mortelle, la plupart

¹ E. GOFFMAN, “Where the action is” et son livre du même titre.

² St. MOSS, *All but my Life*, New York, Bantam Books, 1964, cité par E. GOFFMAN, *Interaction Ritual*, Garden City, New York, Doubleday, 1967. Traduit en français sous le titre *Les rites de l'interaction*.

des spectateurs ne sont pas placés de façon à voir l'accident: en général, un spectateur voit au mieux un cinquième du circuit... En remarquant que la course automobile peut être définie comme "action" par des spectateurs et participants, je me dis que le spectacle et l'esthétique de la course, l'appréciation des aptitudes, des tactiques, du courage et la personnalité des conducteurs sont toutes renseignées et interprétées d'une manière ou d'une autre dans les termes des définitions de sens commun d'une course automobile comme "action". Cette définition partagée par le sens commun confère de la signification au "thème manquant" mentionné dans l'extrait de l'essai de Tom Wolfe et dans l'analyse qui suit.

L'émergence progressive de la fatalité

En gardant à l'esprit ces considérations, nous pouvons maintenant nous concentrer sur l'accident de Brands Hatch. Concrètement, notre objet sera (a) de montrer comment la définition officielle de l'accident de Siffert comme étant fatal donnée par le speaker a émergé graduellement tout au long de l'entièreté de la course, et (b) comment le caractère de cette émergence a rendu possible la continuation de cet ensemble d'interactions qui, pour des membres en société, définissent une "course automobile".

L'œuvre de Latané et Darley¹ suggère que de tels événements, que l'on peut décrire comme des fatalités ou des tragédies potentielles, permettent une variété de réponses, comme, par exemple, ne rien remarquer, quitter la scène, ne pas se sentir concerné ou au contraire se sentir concerné.

Par exemple, Andrew Mormille est poignardé dans l'estomac pendant qu'il rentre chez lui, par le métro A, à Manhattan. Onze autres voyageurs regardent ce garçon de 17 ans saigner jusqu'à la mort; personne ne l'assiste, même après que ses assaillants aient quitté la voiture. Il meurt².

Je ne propose pas de parallèle direct entre les meurtres à New York City et les morts de courses automobiles. Latané et Darley

¹ B. LATANÉ, J. M. DARLEY, *The Unresponsive Bystander - Why doesn't he help?*, New York, Appelton-Century-Crofts, 1970.

² *Ibid.*, p. 2.

s'intéressent au problème des témoins qui n'interviennent pas, et leur approche présente un aspect de psychologisme auquel je n'adhère pas, demeurant dans l'optique de Wittgenstein dans ses oeuvres plus tardives. D'autre part, il est clair qu'il y a très peu à faire pour un spectateur quand une voiture de course part en flammes en moins de trente secondes. Ce que je suggère est que les accidents de course semblent provoquer des réponses que beaucoup pourraient définir comme "distanciation cynique" par rapport à ce qui peut être vu comme situation d'urgence ou événement douloureux. Dans le cas de la collision à Brands Hatch la plupart des spectateurs sont restés sur place malgré la colonne de fumée de mauvais augure au-dessus de la voiture accidentée. Ils sont restés en place à une "occasion sociale" –une après-midi à une course– qui est habituellement typifiée comme situation de réjouissance plutôt que morbide; cependant, quelque chose de potentiellement définissable dans les termes très explicites de "fatalité" ou même de "tragédie" s'était produit.

Je crois que "rester sur place" était une possibilité qui était rendue légitimement disponible, au moins partiellement, par le système d'annonce publique et par d'autres aspects "gérés" de la scène de l'accident. En plus, avec Latané et Darley, je crois que ces propositions analytiques sont plus défendables sociologiquement que les termes vagues, abstraits, soi-disant explicatifs d'"apathie collective", "anomie", "aliénation" ou "dépersonnalisation".

Selon moi, le système d'annonce publique a contribué à refigurer les préférences normatives parmi les possibilités constitutives. On peut dire que rester en place constitue toujours une possibilité constitutive, mais ce choix est souvent non-préférable au niveau normatif¹. Cependant, les organisateurs de la course doivent gérer l'asymétrie interprétative pour produire cette "refiguration" (voir aussi la note à propos de Cuff à la fin de cet article).

La première chose dont il faut se souvenir à propos de l'accident de Siffert est que les courses suivantes prévues au programme ont eu lieu, il y avait donc une "focalisation plus large partagée" par les spectateurs pour anticiper (s'ils le choisissaient) au-delà de l'accident. Alors l'accident a pris la forme potentielle d'une (simple) interruption dans un cadre de référence plus large des événements de l'après-midi.

¹ Sur la distinction entre des règles "constitutives" et "préférentielles", voir H. GARFINKEL, "A conception of, and Experiments with, «Trust» as a condition of Stable Concerted Interaction" in O. J. HARVEY (ed.) *Motivation and Social Interaction*, New York, Ronald Press, 1962.

Cependant, celui-ci n'explique pas le problème de comment l'interruption et le "cadre de référence plus large" étaient constitués en tant que tels par les spectateurs. Cette définition n'est pas simplement venue de manière imprévisible et "s'attachait" aux événements.

Toutefois, je revendique que la structure des annonces publiques a spécifiquement et concrètement constitué les événements dans les termes de l'accident comme étant une interruption "dans un programme plus large" (constituer des événements de cette façon correspondait à un accomplissement actif). D'autres activités spécifiques poursuivies par les organisateurs ont facilité l'interprétation fournie par les deux speakers. Évidemment, l'une des propriétés intéressantes des systèmes d'annonce publique est que même si, comme dans ce cas, les speakers peuvent répondre à quelque égard aux demandes légitimes présumées des spectateurs (comme si les speakers étaient en dialogue avec les spectateurs, comme s'ils se mettaient à la place des ces derniers), les arrangements du système d'annonce publique sont tels qu'il y a nécessairement une barrière entre les speakers et leurs auditeurs qui n'est pas habituelle dans le cas d'une conversation courante. Deux personnes prennent le rôle de speakers, les spectateurs prennent le rôle d'auditeurs, ces positions sont fixes, il n'y a pas l'alternance des rôles de speaker et d'auditeur que l'on trouve dans les systèmes d'échanges langagiers. La communication était donc en sens unique, et en termes de définition publique de "ce qui arrivait", les spectateurs pouvaient légitimement revendiquer que la définition de l'accident leur avait été présentée par les speakers comme un fait accompli. Cette définition donnée par les speakers n'était pas de dire que l'accident n'était pas fatal, mais bien d'omettre de dire qu'il était, précisément, fatal. Les spectateurs pouvaient donc entretenir la possibilité que l'accident ne soit pas fatal. Dans les termes de Waismann¹, cette définition de l'accident était "de texture ouverte".

Le maintien d'un cadre de référence plus large

La première procédure des speakers pour maintenir le cadre de référence plus large, était d'enfermer, d'isoler ("sealing-off") la course

¹ F. WAISMANN, "Verifiability" in A. G. N. FLEW (ed.), *Essays in Logic and language* (1st Series), Oxford, Blackwell, 1951.

à l'origine de l'accident. La course de Formule 1 pendant laquelle s'était produit l'accident fut abandonnée, et les résultats furent donnés. Le vainqueur fut présenté comme le pilote s'avérant être en tête lorsque la course fut stoppée. Toutes les cérémonies habituelles de ce genre d'événement sportif, comme le tour d'honneur, furent aussi abandonnées. Cette stratégie de clôture a occasionné une annonce du speaker évoquant un "accident très sérieux" et disant que la course était abandonnée parce qu'il y avait de l'essence sur la piste, ce qui provoquait l'embrasement de celle-ci. De plus, le speaker dit que les débris devaient être évacués, ceci nécessitant un tel temps que la course ne pourrait reprendre. Toutes ces raisons étaient avancées, excepté celle de la fatalité de l'accident.

Cependant, cela prit un temps relativement court pour dégager la piste (comme les téléspectateurs purent le voir sur leur écran). On peut dès lors se demander pourquoi la course n'avait pas repris, au lieu de commencer les courses suivantes, moins importantes? Il me semble que ces stratégies d'isolation et de clôture n'étaient pas simplement occasionnées par les considérations pratiques auxquelles les annonceurs eurent recours. De telles pratiques de "comptes rendus" sont des stratégies communicationnelles classiques pour "laisser passer" un phénomène, pour le redéfinir et même le dé-stigmatiser si ce phénomène peut être décrit comme déviant ou inattendu.

Les speakers –que les spectateurs le sachent ou non à ce moment-là– disaient autre chose ou "en disaient plus" que ce qu'ils disaient effectivement. J'ai fait référence plus haut à la propriété morale se superposant à la propriété constitutive des comptes rendus –de tels comptes rendus étant très souvent les outils qui facilitent une interaction continue dans un cadre de référence normatif¹. Je revendique que le caractère de ce compte rendu était occasionné par ce que l'ethnométhodologue Lindsey Churchill, faisant référence à un autre contexte, a nommé "stratégie d'ignorance"². Dans ce cas, cette stratégie d'ignorance ou de "circonvention" éluda ce qui plus tard apparut comme "ce qui avait été tout au long de la course la vraie

¹ Sur les aspects moraux en tant que constitutifs des pratiques de compte rendu, voir H. GARFINKEL, *Studies in Ethnomethodology*, Chapitre 4, Cambridge, Polity Press, 1984. Pour une vision plus "goffmanienne" des aspects moraux des comptes rendus, voir M. B. SCOTT et S. LYMAN, "Accounts", *American Sociological Review*, Tome 39, n° 1, février 1968, p. 46-62.

² L. CHURCHILL, "Some Sociological Aspects of Message Load", in IRWIN (ed.), *Mathematical Explorations in Behavioral Science*, New York, 1965.

raison" d'abandon de celle-ci. Ce compte rendu a inclus ce que les pragmaticiens en linguistique appellent "indirection".

Le fait-même qu'un compte rendu était donné correspondait peut-être à une orientation des speakers vers les attentes présumées des spectateurs, pour qui la course de Formule 1 était le point fort de l'après-midi et pour lequel tant de publicité avait été faite. Dans les conversations, un compte rendu oral comprend souvent un thème dont la pertinence est occasionnée¹ par les circonstances, par les événements, par le contexte, et dont l'incorporation dans la conversation est normativement requise (en ce sens que si c'était omis, ce serait une violation de norme, une absence remarquable²). Même dans le discours unilatéral du système d'annonce publique, les speakers répondaient aux attentes présumées des spectateurs en présentant un compte rendu du "pourquoi" de l'abandon de la course. Le fait de ne pas avoir présenté un compte rendu qui soit un minimum plausible et acceptable aurait été une absence remarquable — "éllision" observable, "dicible", sanctionnable d'un compte rendu contextuellement requis. L'une ou l'autre explication, ou "excuse", était attendue, mais on ne peut pas dire que le compte rendu qui était à faire serait nécessairement conçu comme adéquat par les spectateurs.

Le deuxième aspect de l'accomplissement ingénieux du cadre de référence général était ce que l'on peut nommer "stratégies rétrospectives-prospectives de pontification" ("bridging stratégies") dans les comptes rendus des speakers. Le compte rendu de l'accident consistait à répartir, à diffuser les risques par l'annonce officielle des résultats révisés de la course précédant immédiatement la course de Formule 1 et par les anticipations des courses programmées pour plus tard dans l'après-midi. De cette façon, la focalisation spécifique, et potentiellement plus dramatique (l'accident) était d'une certaine manière dissipée comme thème unique de référence, par rapport au reste du programme de la course, le cadre général.

La nature des compétences intégrées dans l'utilisation du langage est évidemment très importante dans ces comptes rendus. Le langage est le véhicule principal pour rendre le sens des éléments prospectifs

¹ A. ADATO, "Occasionality As a Constituent Feature of Topics' Known-in-Common-Character", *Human Studies*, 1979-1980.

² H. SACKS, "On the Analysibility of Stories by Children", in R. TURNER (ed.), *Ethnomethodology*, Harmondsworth, Penguin Books, 1974. Voir aussi J.J. GUMPERZ, D. HYMES (ed.), *Directions in Sociolinguistics*, New York, Holt, Rinehart and Winston.

et rétrospectifs. Le langage humain semble être unique en ce qu'il peut être utilisé pour référer à des situations dans lesquelles l'individu n'est pas spatialement et temporellement impliqué. Aucune "stratégie de pontification" ne pourrait être possible sans l'utilisation du langage. Nulle autre activité ne pourrait accomplir de manière adéquate la même signification "développementale" et temporelle.

Le troisième aspect concerne la suspension de la définition publique d'un événement observé en commun (dans ce cas-ci, l'accident) comme étant une "manifestation" spécifique ou une "indication" de mort. Dans les termes de Schütz, la typification de l'événement comme tragédie ou fatalité était supprimée. Les speakers n'ont fait qu'une référence très brève à un "accident très sérieux" et même à ce moment il n'y avait pas d'annonce d'une mort causée par l'accident.

Cette stratégie des speakers de ne pas annoncer la mort et le nom du pilote décédé ne doit pas nécessairement être condamnée ainsi que l'ont fait les spectateurs quand ils ont enfin appris ces informations. En effet, Harvey Sacks, fondateur de l'analyse conversationnelle, a montré dans deux articles, qu'il existe une hiérarchie de priorités pour révéler les mauvaises nouvelles ou les problèmes à autrui. Il montre qu'une mauvaise nouvelle est d'abord dévoilée aux gens catégorisés comme plus "proches" (époux, parents), les autres catégories de gens ne devant apprendre cette nouvelle que plus tard. Si ces derniers apprennent la nouvelle avant les proches, ceux-ci peuvent réclamer: "Pourquoi ne me l'as-tu pas dit en premier lieu?", "Pourquoi ai-je dû l'apprendre par quelqu'un d'autre?". On peut noter qu'en Angleterre, le nom des victimes d'un accident ne peut être diffusé par la télévision que lorsque les proches ont déjà été informés. Ceci montre que les diffusions des médias sont régies à un certain degré par des conventions dérivées de celles de l'interaction interpersonnelle¹.

Les accidents lors des courses de voitures –même les accidents sérieux– sont d'habitude définis par les "connaisseurs" en des termes relativement vagues et allusifs. Il arrive que l'utilisation de la description "accident sérieux" fasse simplement référence à un accident qui implique beaucoup de voitures sans blessures sérieuses,

¹ H. SACKS, "On the Usability of Conversational Data for Doing Sociology", in D. SUDNOW (éd.), *Studies in Social Interaction*, New York, The Free Press 1972, et H. SACKS, "Everyone Has to Lie", in B. BLOUNT and M. SANCHES (éd.), *Sociocultural Dimensions of Language Use* (vol. 1), Londres et New York, Academic Press 1978. Traduit en français sous le titre "Tout le monde doit mentir", in *Communications*, Tome 20, 1973.

ou à un accident ayant détruit totalement une voiture sans que son pilote ne soit blessé. De tels événements sont assez fréquents durant les courses de voitures, et ne sont pas envisagés comme raisons d'abandon de la course en soi ou du programme dans son ensemble.

La description "accident" ou même "accident sérieux" possède alors des implications beaucoup moins graves que la description en termes de "mort", d'"accident fatal" ou de "tragédie". De plus, il semble que les pilotes eux-mêmes utilisent de telles nuances. Ted Simon, dans son livre "The Chequered Year", montre que "les pilotes parlent des accidents, mais pas de la mort, et pour décrire tout événement en deçà de la fatalité, ils ont des mots favoris comme "shunt" (effleurement), et "moment". De plus, quand les pilotes font référence à un accident très sérieux, cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y a eu mort d'homme, la description en termes de "très sérieux" n'étant pas forcément synonyme de la description "fatalité". Comme le dit l'ancien pilote de Grand Prix Jack Brabham dans son autobiographie:

Même quand on voit un accident très sérieux sur le circuit, on n'est jamais capable d'évaluer les conséquences pour le pilote, alors, on continue toujours, en espérant que quel que soit la personne qui est dans la voiture, elle va survivre¹.

La propriété prospective (orientée vers le futur) dans cette citation est importante. De même que l'élément d'"anonymisation" ("quelque soit la personne qui est dans la voiture").

La description "accident sérieux" est une description de "texture ouverte" qui rend possible une conséquence ouverte. Et la propriété de cette ouverture est de rendre possible la continuation de la course. Lors de l'accident de Brands Hatch, il y avait une colonne de fumée dense au-dessus de la voiture accidentée de Siffert. Cependant, cette fumée n'était pas spécifiquement définie comme émanant de son bûcher funéraire, mais il était plutôt fait recours "pour l'instant" à une description ambiguë d'"accident sérieux". On voit dans ce phénomène le "caractère intentionnellement vague ou présumé (pour le moment)" de la description, comme le pointe Cicourel². L'accident sérieux avait temporairement bloqué le circuit, obligeant l'arrêt de la course.

¹ J. BRABHAM, *When The Flag Drops*, Londres, William Kimber, 1971, p. 163.

² A.V. CICOUREL, *op.cit.*

Ce point-ci fait référence au fait de sens commun (“a member's fact”) selon lequel le caractère vague du langage n'est pas un défaut à corriger comme l'on tenté les positivistes logiques en philosophie. Au contraire, le caractère vague (“vagueness”) des descriptions peut être une ressource interactionnelle très valable et pouvant servir à assurer la continuité d'une conversation, ainsi que le montre Coulter¹. Ce point fait aussi référence à un autre fait de sens commun selon lequel les événements ont leur cours naturel et peuvent dès lors être perçus comme abrégés ou tronqués en référence à leur entièreté (par exemple l'arrêt de la course par rapport à la course dans son entièreté).

La méthode documentaire d'interprétation

Ceux qui sont familiers avec l'œuvre d'Harold Garfinkel peuvent sans doute voir la pertinence de ce que je disais à propos de ce que Garfinkel appelle “la méthode documentaire d'interprétation”². Des procédures profanes de construction du sens qui constituent cette méthode de “définition de la situation” ou d’“établissement de ce qui arrive” sont selon Garfinkel utilisées par des acteurs du quotidien aussi bien que par les sociologues professionnels. Cet ensemble de procédures interprétatives quotidiennes consiste à imputer à des observations, des indications spécifiques (appelés “apparences”) une relation à un pattern sous-jacent (“underlying pattern”). En ce qui concerne l'accident de Brands Hatch, la colonne de fumée (apparence) n'était pas présentée par les speakers comme indice du pattern sous-jacent “fatalité” ou “tragédie”. Au contraire, la fumée était présentée comme indice impliquant une description en termes du pattern vague “accident sérieux”. J'estime que celui-ci était un choix de description très important pour constituer, interpréter et reconfigurer l'événement.

Un aspect central de la méthode documentaire est que les apparences subséquentes peuvent “forcer une réinterprétation” de ce qui avait été le pattern sous-jacent tout au long de l'événement. L'annonce publique de la mort fut suspendue jusqu'à la fin de l'après-midi, mais quand l'annonce fut présentée aux spectateurs, ils transformèrent l’“indication d'accident” de la colonne de fumée en “indication de mort”. A nouveau, on voit dans les œuvres de

¹ *Ibid.*

² H. GARFINKEL, *op. cit.*, Chapitre 3.

Garfinkel une préoccupation pour l'ordonnement temporel de l'action sociale –préoccupation similaire à celle de Schütz et Cicourel.

Il est important de reconnaître que plus tôt dans l'après-midi aucune annonce publique **niant** explicitement qu'une fatalité soit survenue ne fut faite. La possibilité d'une telle fatalité était laissée comme question ouverte, ou plus précisément, était un thème "manquant". Ce thème manquant était le produit de ces stratégies d'ignorance mentionnées ci-dessus. Le thème de la mort était occasionné par les événements visibles comme la colonne de fumée et la connaissance de l'accident, mais rien n'était annoncé.

Le "silence remarquable" des speakers était noté par plusieurs spectateurs qui étaient debout près de moi ("Pourquoi ne disent-ils pas ce qui est arrivé?") –autre témoignage qui s'adressait implicitement au thème de la fatalité ou non-fatalité. Au lieu de cela, une référence vague était faite à un accident, où l'on peut présumer que les speakers savaient et ont profité du fait que les spectateurs n'avaient pas la possibilité communicationnelle d'exiger des informations plus précises. Pour les spectateurs, il n'y avait pas de recours pour demander la réparation de ce "péché d'omission" de la part des organisateurs et donc du speaker, et ceci constituait une situation qu'ils pourraient utiliser dans leur comptes rendus plus tard pour légitimer le fait qu'ils soient restés à la course malgré cet événement. Mais dans les termes de Cicourel, il y avait un élément de promesse tacite dans les annonces de clarifier plus tard la description vague. En effet, l'issue fatale de l'accident fut annoncée plus tard. Le terme "très" dans "accident très sérieux" pouvait ainsi être entendu comme la promesse tacite d'un éclaircissement futur, pourquoi pas en termes de fatalité. Le terme d'"accident très sérieux" est sans doute le terme le plus fort qui soit utilisable sans faire référence directe à la mort. Le terme d'"accident très sérieux" implique ainsi une légère indication prospective (c'est-à-dire introduisant un aspect de "mauvais augure", comme inférence orientée vers le futur).

Le "thème manquant" fournissait aux spectateurs des comptes rendus qu'ils pouvaient utiliser pour ne pas quitter la course. Les spectateurs pourraient lutter contre des accusations futures potentielles selon lesquelles ils n'étaient pas personnellement ou moralement touchés par la mort de Siffert. Ils pourraient légitimer le fait d'être restés en place par un compte rendu autre que le cynisme ou l'attrait du sang. Ils pourraient par exemple dire "Je ne savais pas que Siffert était mort. J'attendais pour savoir ce qui était arrivé". Les

speakers n'ont rien dit à propos de la mort jusqu'à trente minutes après la fin de toutes les courses. Nous n'avions pas d'autre moyen d'établir la vérité. Nous ne savions pas que la fatalité s'était produite, et les autres courses se sont déroulées normalement.

Autrement dit, les speakers ont fourni aux spectateurs des comptes rendus acceptables pour rester à la course. En profitant du savoir commun des spectateurs selon lequel les comptes rendus descriptifs impliquent des clauses implicites de "wait-and-see" (à condition que l'on attende pour voir), les speakers ont offert la possibilité de rester en place comme réponse défendable. Les "stratégies de pontification prospectives-rétrospectives" des speakers ont aussi compris un élément de "normalisation" qui pourrait aussi être utilisé comme ressource centrale afin de défendre la décision de rester et de regarder le reste des courses. Une présentation routinière (pour la situation de course) des résultats et des prévisions, un retour au badi-nage et à l'enthousiasme des speakers a détendu l'atmosphère, et a détourné l'attention du drame de l'accident. Cette normalisation comprenait aussi les stratégies d'ignorance qui dépassaient les anomalies dans leur comptes rendus de l'accident –c'est-à-dire le thème manquant.

Les stratégies de normalisation

Cette normalisation s'est servie de deux "formes normales" (Cicourel). Premièrement, les speakers utilisent la typification "programme de course" pour invoquer tout ce qui arrivait, etc. A travers cette conception du "programme de course", on peut faire des inférences selon lesquelles l'événement est interrompu avant la fin normalement prévue, ce qui requiert des explications qu'un cours normal n'aurait pas demandé. Deuxièmement, la parole routinière est réflexive, en ce qu'elle est définie selon le sens commun comme fondamentale dans beaucoup de situations normales (ou la normalisation des situations) et rétroagit sur la situation pour fournir une signification, du type "tout va bien, tout est normal", à la situation. Cette signification était basée sur l'idée selon laquelle "tant que l'on continuait à parler, c'est que tout allait bien". Le silence eut été bien plus inquiétant, ainsi que ce fut le cas juste après l'accident (mais après quelques minutes, les speakers reprirent la parole, ce qui a rassuré les gens). Vu que l'on ne peut jamais apercevoir le circuit dans

son entièreté, on dépend du système d'annonce publique (les speakers) pour découvrir ce qu'il se passe. Alors, si le speaker parle comme d'habitude, ses auditeurs vont définir la situation comme étant relativement normale. C'est moins le contenu de ce qui est dit qui importe, mais bien la présence ou non de paroles...

Cependant, j'ai dit plus haut qu'il y avait un thème qui manquait, la situation n'était donc pas tout à fait normalisée. Ce thème était très pertinent, et l'on peut légitimement revendiquer qu'il y avait des doutes au sujet de la définition de ce qui arrivait, ce qui justifiait le fait de ne pas se sentir personnellement ou moralement touché (ici) par l'accident. Dans ce cas, la grande majorité des spectateurs pouvait revendiquer de ne pas avoir vu les détails de l'accident, parce qu'il s'était produit derrière un bosquet. La plupart des gens pouvait seulement voir la fumée, et que la course était arrêtée.

Je ne dis pas que beaucoup de gens auraient nécessairement quitté la scène si l'accident était immédiatement apparu comme étant une tragédie. On ne peut pas affirmer cela de manière univoque. Mais mon opinion est que le retard de l'annonce publique de la fatalité a aidé les spectateurs à affronter la "situation de choix de sens commun" (Garfinkel) entre le fait de rester et donc l'accusation d'indécence, et le fait de partir impliquant alors de manquer le reste des courses. Les speakers ont simplement rendu disponible un compte rendu que les gens pouvait utiliser pour expliquer leur décision de rester en place, et même pour les convaincre eux-mêmes de rester. Je ne propose pas ici une explication "causale", je ne dis pas que le système d'annonce publique était la cause, dans un sens "mécaniste", du non-départ des spectateurs. Ceux-ci auraient pu rester en place, et trouver une autre raison pour légitimer leur choix. Je parle plutôt des raisons culturelles que l'on peut invoquer pour légitimer des choix lorsqu'ils sont conçus comme problématiques.

De la même manière, je ne suggère pas que beaucoup de gens n'étaient pas conscients du résultat potentiel ou même probable de la collision. Beaucoup de spectateurs expérimentés, moi y compris, savaient grâce à leur sens commun, qu'une colonne de fumée signifie très souvent une mort. En plus, la forme normale d'une annonce d'accident de course est conventionnellement suivie par les mots du speaker "le pilote est OK". Très souvent, on trouve cette séquence conventionnelle ("annonce d'accident + pilote OK"), sans qu'un élément ne vienne s'insérer dans cette séquence. Quelquefois, il y a un commentaire concernant les blessures des pilotes, surtout si elles ne

sont pas sérieuses. De telles annonces n'étaient pas présentées après l'accident de Siffert. On ne savait pas dès lors si le pilote était indemne, mais on pouvait soupçonner qu'il ne l'était pas. Cette violation des "formes normales" (Cicourel) de présentation des annonces des événements de la course était en soi de mauvais augure pour les spectateurs. Qu'il soit spectateur expérimenté des courses ou "conversationnaliste profane", le membre en société sait qu'il y a des thèmes ou des compte rendus qui sont dus. La séquence "nom du pilote + pilote OK" était présente dans les autres accidents, non fatals, lors des autres courses du programme.

On ne pouvait même pas être certain de l'identité de la victime –deux ou trois voitures étaient absentes du palmarès "final". Toujours, en termes de "formes normales", on aurait pu attendre une annonce identifiant le ou les pilotes impliqués –ceci aussi est un compte rendu connu des spectateurs, et dont ils savent tacitement qu'il leur est dû.

Dans le cas de Siffert, l'accident était "anonymisé", et donc la blessure ou le choc personnels étaient éliminés –et même la "pression normative" selon laquelle il fallait se montrer choqué était, elle aussi, temporairement, éliminée. On peut voir ici que les émotions sont des phénomènes publiques, c'est à dire manifestables, et que cette manifestation est même parfois obligatoire. Si le concept de "dépersonnalisation" a quelque sens, alors on peut présumer que celle-ci dépend des types de tactique interactionnelle que j'ai décrits plus haut. Des spectateurs ont verbalisé leurs doutes quant à l'identité du pilote impliqué dans la collision, ce qui les a absous de se sentir personnellement touchés. Dans un certain sens, Siffert était un étranger, mais proche et "personnellement connu" cependant, un peu comme Eric Cantona peut l'être pour les amateurs de football et même la société en général¹. Cela veut dire que les amateurs de football ne connaissent pas le joueur personnellement, dans une relation d'amitié réciproque, mais à travers les médias, ils connaissent beaucoup d'aspects de sa vie privée, de sa biographie, de son tempérament, de son état civil et de son implication dans divers scandales. Quant à Siffert, il était devenu une "légende" suite à la concurrence acharnée qui régnait entre lui et son co-équipier Pedro Rodriguez², tous deux

¹ Le pilote probablement le plus "personnalisé" était Stirling Moss. Daley (*op. cit.* p. 146) pointe que les reportages dans les journaux concernant sa vie privée étaient quatre fois plus nombreux que ceux qui concernaient ses courses.

² Pour un commentaire récent de cette concurrence légendaire entre les deux pilotes, voir M. COTTON, "Porsche 917 - Silver anniversary; golden memory" in Le

étant des pilotes ultra rapides au volant des Porsche 917. Ils se sont particulièrement illustrés lors des Championnats du monde des voitures de sport à Spa-Francorchamps notamment.

Selon les dimensions de l'“action”, décrite par Goffman¹ comme, entre autres dimensions, phénomène potentiellement fatidique, Siffert était un héros. Avec Rodriguez, il risquait sa vie. Lorsqu'on conçoit quelqu'un comme un héros ou un “mythe vivant”, on a tendance à appliquer ces dimensions de l'action et en conséquence à amplifier l'image personnelle que l'on en a et les émotions “morales” (le courage, la détermination, l'esprit combatif...) qui lui sont attribuées. Cela montre aussi comment les émotions sont définies et évaluées selon des dimensions culturelles décrites par Goffman. Par conséquent, les émotions sont des phénomènes publics et transparents. Ces images de héros ont fourni un “vocabulaire de motifs”². On explique les actions de Siffert par références aux motifs de courage, etc. qu'on lui attribue. Daley³ note que les pilotes sont souvent décrits comme très volontaires, courageux, virils, –et cet auteur est d'accord jusqu'à un certain point avec ces descriptions populaires. Daley dit que de telles images populaires font partie des “récompenses” des pilotes pour avoir risqué leur vie et survécu.

La présupposition d'un monde connu en commun

Comme il n'y avait aucune annonce officielle de la fatalité, il était possible de maintenir publiquement des “illusions” ou des définitions de la situation qui rendaient légitime le fait de continuer à s'amuser. Des commentaires de spectateurs que j'ai consigné dans mes notes de terrain consistaient par exemple à dire “Peut-être qu'il s'est

supplément de l'édition 2000 de *Motoring News*, décembre 1995, p. 22 - 24 (et plus particulièrement p. 24).

¹ E. GOFFMAN, “Where the Action is”, in E. GOFFMAN, *Interaction Ritual*, Garden City, New York, Doubleday and Co., Inc., 1967, p. 149-270. E. GOFFMAN, *Les rites d'interaction*, trad. de l'anglais, Paris, Édit. de Minuit, 1975. Voir aussi le livre de R. DALEY, *The Cruel Sport*, Londres, Studio Vista. Ce livre est une source excellente pour ceux qui s'intéressent à la définition de la course automobile comme “action”.

² C. WRIGHT MILLS, “Situating Actions and Vocabularies of Motives”, *American sociological Review*, 1940.

³ R. DALEY, *op. cit.*

échappé avant que le feu ne prenne”, ou encore “Après tout, Siffert est un pilote très expérimenté (et par conséquent, il peut se gérer dans toutes les situations, y compris les plus extrêmes)”. Bien que les autres commentaires faisaient référence à la sécurité historiquement fondée de Brands Hatch et de la voiture B.R.M. Formule 1, plusieurs spectateurs “n’étaient pas sûrs de savoir qui était impliqué” et ceux qui ont pensé que c’était Siffert choisissaient leur point de vue parmi les nombreuses rumeurs qui circulaient dans les tribunes en l’absence d’informations des speakers. De plus, ils ont présenté leur jugement de façon adoucie comme un jeu (provisoire) de devinettes. Plusieurs personnes ont justifié le fait de rester en place par leur envie de connaître éventuellement ce qui s’était réellement passé –ils ont profité du caractère prospectif “wait and see” du premier compte rendu fourni par les speakers immédiatement après l’accident.

Suivant Cuff¹, dont la perspective dérive partiellement de l’analyse conversationnelle, des comptes rendus divergents ne sont presque jamais radicalement opposés, mais sont souvent façonnés de manière flexible, pour orienter vers d’autres compte rendus et pour laisser (même de façon implicite) une place pour l’accord ou le chevauchement avec ces autres comptes rendus. La qualité vague des descriptions, les “silences remarquables”, etc., peuvent manifester ces sensibilités, ces flexibilités et orientations. Dans le cas de l’accident de Siffert, on voit que les spectateurs ont compté sur ces flexibilités, silences, etc. présents dans la version des speakers et, dans le même temps, n’étaient pas entièrement convaincus par cette version. On voit dans ce cas que la présupposition d’un monde connu en commun sert

¹ Dans ce sens, on peut aussi faire référence à une asymétrie interprétative entre la version “euphémique” et la version “amplifiée” de l’accident. Il y a cependant au moins un chevauchement minimal entre les deux comptes rendus, comme il y a un chevauchement entre la version présentée par les speakers et la version oculaire discutée par des spectateurs. Il est très important de ne pas exagérer ces asymétries et de comprendre le rôle d’une définition vague dans ces versions variées. On évite ainsi la critique qu’a fait Cuff de Pollner et Smith, dans laquelle il les accuse d’exagérer philosophiquement et moralement leurs définitions respectives des disjonctions de réalité. Je pense que Coulter est également quelquefois vulnérable à la critique de Cuff, et j’ai essayé dans mon analyse d’adoucir la caractérisation de l’asymétrie et de mettre l’accent sur les arguments présentés par Coulter à propos des définitions vagues. En référence aux émissions de radio où il y avait un débat sur les problèmes psychologiques d’un jeune homme, Cuff montre que des versions différentes d’un problème sont très souvent façonnées de manière à s’adresser et à s’intégrer les unes aux autres. Voir à ce propos E.C. CUFF, *Problems of Versions in Everyday Situations*, Lanham, MD., États-Unis, University Press of America, 1994. Voir particulièrement le chapitre “The problems of Versions in Radio Talk”.

à maintenir quelques liens entre les deux versions, même si l'interprétation normativement préférentielle de la version "oculaire" est qu'il y a (peut-être) un mort et que la version normativement préférentielle des speakers est qu'il n'y en a (peut-être) pas.

Quand l'accident fut finalement annoncé (après la fin de l'ensemble du programme de course) comme étant fatal, des spectateurs disposaient ainsi d'un compte rendu pour justifier le fait d'être restés en place. Ce compte rendu attribuait la responsabilité aux speakers de ne pas avoir dit dès le début aux spectateurs ce qu'il se passait. Cette accusation était fondée sur le fait qu'il y avait un objet approprié de l'orientation visuelle (la colonne de fumée) qui n'avait pas été commenté par les speakers.

Après le programme de course, la dramatisation de l'accident commença, le plus souvent, en pointant rétrospectivement les "euphémismes" des speakers. L'accident commençait à être défini par les observateurs comme choquant, comme une tragédie, etc. Le programme de course commençait aussi à être défini comme étant sérieusement assombri, gâché, souillé par la fatalité¹. On voit ici la pertinence d'un modèle d'amplification qu'utilisent très souvent les analystes des médias (comme Stanley Cohen).

Dans ce cas, l'accident était reconstitué comme quelque chose de très différent de ce qui était originellement présenté par les speakers. Dans les termes de la méthode documentaire d'interprétation de Garfinkel, le pattern sous-jacent était transformé d'un "accident" à une "fatalité", et finalement à une "tragédie" (le sens rétrospectif-prospectif d'occurrence selon Cicourel). On peut dire que les indications ultérieures (l'annonce de la mort) obligeaient à une ré-interprétation de ce que l'on croyait de l'accident. Cette ré-interprétation produisait cette dramatisation. Celle-ci est probablement, d'une certaine façon, plus plausible lorsque la fatalité est contrastée avec les cadres de références routiniers (de la vie quotidienne) et non dramatiques. C'est seulement en référence à ce cadre que l'"action",

¹ Il est intéressant de constater que le journal *Motoring News* écrit la semaine suivante: "Beaucoup de gens ont quitté le circuit en silence après l'accident, bien que la majorité soit restée en place". Selon mes observations, la plupart de ceux qui ont quitté le circuit, l'ont fait immédiatement après l'accident, avant ces tactiques de clôture et de pontification. Cette toute première étape était caractérisée par des silences assez longs de la part des speakers (et aussi des spectateurs). Comme je l'ai dit plus haut, cette définition de l'absence de la parole normale était prise comme indiquant une situation anormale, et nous fournit une bonne illustration de ce que Cicourel appelle la réflexivité de la parole ou du discours.

telle que définie par Goffman, peut être interprétée avec un maximum d'effet dramatique. Il est intéressant de constater que l'accident était présenté à la télévision comme une fatalité, une tragédie, bien avant qu'il n'ait été présenté comme tel par les speakers sur le lieu de la course. Vues par les téléspectateurs à la maison, où les "cadres de la vie quotidienne" sont plus pertinents que sur le circuit, de telles annonces sont devenues plus riches d'informations percutantes.

Il apparaît ainsi que je ne revendique pas que le fait de rester en place lors d'une pareille tragédie dans une course automobile requiert nécessairement une légitimation aussi forte que dans d'autres situations. Ce n'est que par son "risque authentique" de mort ou de blessure que la course de voiture peut être distinguée de la "pseudo action" telle que la lutte professionnelle. Pour les participants et les spectateurs, le danger de la course est quelque chose de réel. Dans ce sens, la course de voitures est une activité où la mort occasionnelle est présumée ou intégrée, même requise. En effet, si jamais aucun accident ne se produisait lors des courses automobiles, celles-ci perdraient leur définition en termes d'"action" au sens de Goffman (caractère fatidique, etc.). Cette orientation vers la possibilité de mort est importante, même s'il y a relativement peu de morts en Formule 1. Par exemple, jusqu'à la mort d'Ayrton Senna, il n'y avait plus eu d'accidents fatals depuis dix-huit ans. Les spectateurs ne s'attendaient pas à être témoins de la mort à cette course. Il est évidemment très différent pour un spectateur d'aborder une course automobile avec un cadre de référence en termes d'"action" ou d'être témoin direct d'un accident sérieux. Les moyens de communication sur le circuit que j'ai décrits dans cet article concernent ce qui arrive après l'événement de mort.

Ce que je dis est que reconnaître que la course est dangereuse est tout à fait autre chose que de se trouver confronté au résultat fatal de ce danger omniprésent. On n'attend pas que la mort survienne pendant la course à laquelle on assiste. Apparemment, il s'agit d'une attitude du type "cela ne m'arrivera pas" ou "cela n'arrive qu'aux autres". Un tel résultat est souvent choquant pour un grand nombre de spectateurs, et les organisateurs de la course doivent gérer "l'effet de choc"¹. Ici encore, cette gestion de l'"effet de choc" implique un

¹ On peut toujours se demander pourquoi les organisateurs ont voulu que les spectateurs restent en place. On peut spéculer qu'ils pensent que si un grand nombre de participants partent après l'accident, ils ne reviendront jamais à une autre course. Beaucoup d'argent pour la sponsoring et la publicité était impliqué dans

“vocabulaire de motifs” tel que défini par Mills. Voilà pourquoi des comptes rendus qui légitiment la poursuite de la participation et de l’amusement peuvent être perçus comme nécessaires –même si, paradoxalement, les morts et les tragédies sont nécessaires et sont partie prenante des courses automobiles en général.

l’ensemble des courses au programme. Il aurait donc été ruineux que les spectateurs repartent et demandent à être remboursés pour leur place si le programme de course avait été abandonné. Néanmoins, la question reste toujours “comment les organisateurs parviennent-ils à faire en sorte que les spectateurs restent en place ? J’avance que ce résultat était un “accomplissement pratique” des activités communicationnelles des speakers (et, de façon réciproque, des spectateurs eux-mêmes).