

Institut de la Ville en Mouvement
Séminaire « acheter ou louer », 26-27 janvier 2006

Communication de Jean-Pierre Warnier, Université René Descartes – Paris V
« L'appropriation corporelle des choses : acheter ou louer ? »

J'arrive en gare de Bourg-en-Bresse par le TGV. Il est 11h05. En achetant mon billet, j'ai réservé une voiture de location qui m'attend à la gare. Je me rends au guichet. J'accomplis les formalités auprès de l'employé. Celui-ci me remet la clé et les papiers de la voiture. Il s'agit d'une « Clio » trois portes à boîte de vitesses automatique. Je n'ai pas de peine à trouver la voiture à l'endroit indiqué.

J'ouvre la portière. Le siège du conducteur est trop proche du volant pour faire place à ma taille : 1,91m. Je me penche, tâtonne, trouve la poignée qui commande le siège, et le recule. Je prends place au volant, rajuste le siège et les rétroviseurs. Je manipule les différentes commandes, repère les pédales, le levier de vitesse. La Clio est une voiture à laquelle je ne suis pas habitué. Ma propre voiture est une berline quatre portes, une Peugeot 306 plus spacieuse que la Clio. Je me sens confiné et contraint dans ce maigre espace. Je dois partir : mon rendez-vous est à 11h45.

Je démarre le moteur, enclenche la marche arrière, appuie sur le bouton des clignotants et me retourne pour regarder par la lunette arrière. Je suis incommodé par les appuie-tête et les angles morts de la carrosserie qui me bouchent la vue. J'accélère avec précaution. La voiture finit par répondre. Je braque et me cogne le coude gauche faute d'avoir mesuré et incorporé l'espace dont je dispose. Serai-je à temps à mon rendez-vous ? Je m'inquiète. Je concentre mon attention à la fois sur les commandes et sur la signalisation de cette ville que je connais mal. Je roule lentement. Une voiture me double en accélérant rageusement. Je commence à regretter de n'avoir pas fait le voyage au volant de ma voiture. Trop tard. Allons de l'avant.

J'arriverai à l'heure à mon rendez-vous, un peu stressé par la charge mentale de la conduite d'un modèle de voiture qui ne m'est pas familier. Vingt-quatre heures plus tard, je

suis aussi à l'aise qu'au volant de ma propre voiture. J'apprécie la boîte de vitesses automatique. Il faudra que j'y songe quand je remplacerai ma voiture.

Faisons le point : dans mon exemple, il y a deux voitures de modèles différents, l'une louée, l'autre objet de propriété. Il y a des apprentissages (apprentissage de la conduite automobile, apprentissage de la conduite sur tel modèle, apprentissage des itinéraires dans la ville et dans les environs), il y a du matériel, des gestes, de la perception, de la charge mentale, des affects.

En bref, disons que l'apprentissage de la conduite automobile, et son transfert de la Peugeot à la Clio témoignent de l'existence de ce qu'on pourrait appeler, de manière imagée et peu scientifique, une « appropriation corporelle » des choses matérielles. Elle est susceptible de s'effectuer de plusieurs manières ou selon des régimes différents. La situation que j'ai décrite est banalement quotidienne. Elle est transposable à toutes les situations de rapport aux choses matérielles : faire la cuisine, mettre le couvert, retirer de l'argent au guichet automatique, prendre le métro, etc. Or ces situations, simples en apparence, mettent en jeu des processus extrêmement complexes dont l'étude relève des sciences cognitives, des neurosciences, des sciences de la motricité, de l'étude anthropologique du rapport des humains à la culture matérielle.

En l'occurrence, il n'y a pas de limite à la sophistication des analyses et à la complexité du vocabulaire technique. J'essaierai de faire aussi simple que possible afin d'aller à l'essentiel. Il me faudra quand même user d'un minimum de vocabulaire technique sous peine de donner dans le flou artistique.

1°/ Les algorithmes moteurs

Tant que les humains auront un corps en chair et en os, ils bougeront dans un environnement matériel. Le mouvement, la motricité, sont au centre du rapport humain à l'environnement. C'est ma première proposition : nous allons partir de la motricité.

Deuxième proposition : il serait psychiquement et physiquement épuisant de réinventer nos gestes à frais nouveaux chaque fois qu'il le faudrait en présence des objets matériels. De fait, par apprentissage, par la répétition, nous mettons en place des séquences gestuelles ajustées à une infinité de situations : les séquences de la marche, de monter et descendre les

escaliers, d'écrire, d'enfiler ses vêtements, de nouer ses chaussures, faire du vélo, conduire une voiture, téléphoner à l'aide du portable qui sonne dans ma sacoche, etc.

Ces séquences de gestes, appelons les des « *algorithmes moteurs* ». Ce sont des algorithmes en ce sens que ce sont des procédures, des programmes d'action motrice. Ce sont des programmes qui sont enregistrés sur notre disque dur neuro-moteur ou cortical. Ils ont été enregistrés par apprentissage, par exemple quand on prend des leçons de conduite automobile : 25 heures avec un moniteur, et ensuite une période probatoire à vitesse limitée. Ils peuvent faire l'objet de mises à jour par exemple lorsqu'on change de modèle de voiture. Ce sont des systèmes de pilotage automatique de nos conduites motrices, de nos mouvements.

Ils sont flexibles et ajustables, comme tout algorithme. Ainsi, lorsque je conduis ma propre voiture, je délègue l'essentiel de la conduite à mes systèmes de pilotage automatique, à mes algorithmes moteurs. Je roule à 80km/h sur le périphérique de Paris. Mon attention se porte sur les bretelles, les motocyclistes qui roulent entre les voies 2 et 3, sur les dépassements, etc. Je suis à peine conscient des mille gestes que je fais pour freiner, accélérer, changer de vitesse, tourner le volant. Cela se fait tout seul, à la remorque de mon attention vigilante qui se porte exclusivement sur la gestion des *incertitudes* de la circulation, des imprévus, dont la possibilité, elle, est prévue par les algorithmes, sans que ceux-ci aient la moindre programmation préalable du lieu ni du moment de leur occurrence.

Disons que ces algorithmes moteurs permettent une « *appropriation corporelle* » des choses matérielles, ou, si vous voulez, une « *incorporation* ». Par une succession de prises et de déprises sur les choses, nous les incorporons et les désincorporons tour à tour. A chaque fois, nous faisons appel à tels ou tels algorithmes moteurs, et, si nécessaire, nous procédons à de nouveaux apprentissages pour engrammer les algorithmes nécessaires.

Exemple : j'habite un trois pièces depuis 20 ans, à telle enseigne que j'en ai totalement incorporé l'espace, les meubles et les contenus. Si un jour je change les meubles de place ou si je déménage, il s'ensuivra une période plus ou moins longue de réapprentissage de l'espace et de la disposition des choses dans cet espace. Il s'agira au moins d'une mise à jour, et peut-être de la production d'un programme entièrement nouveau si je passe par exemple d'un trois pièces parisien à une vaste maison de banlieue avec un jardin.

Pour faire image au moyen d'une expression vénérable mais qui tend à être abandonnée, on peut parler de « schéma corporel ». Le corps humain en mouvement n'est pas fait d'une juxtaposition d'organes qui se coordonnent, mais d'une synthèse qui se met en place par apprentissage. Dans les années 1930, Paul Schilder (1968/1935) la désigna des termes « d'image du corps » ou de « schéma corporel ». Or, dit Schilder, le schéma corporel ne

s'arrête pas aux frontières de la peau. Il incorpore les objets qui sont en rapport avec le corps. Par exemple, l'aveugle perçoit les objets à l'extrémité de sa canne, ce qui prouve que la canne fait partie de son schéma corporel, de son corps en mouvement.

En employant ce langage imagé, nous pourrions dire que la voiture que je conduis s'intègre dans mon schéma corporel. Je perçois la route à l'interface des pneus et de l'asphalte. Je sens l'adhérence ou les dérapages comme si c'était moi et non la voiture qui dérapait. Je perçois dans mon corps la masse, l'encombrement, les accélérations, les ralentissements, et les déports de la voiture dans les virages. Cette perception est construite par apprentissage. Le débutant ne sent rien de tout cela. Je suis un homme-voiture, comme on peut être un homme-avion ou un homme-cheval, le temps de l'incorporation, et jusqu'à ce que je désincorpore ce qui fait figure de prothèse matérielle de mon corps propre. C'est bien en ce sens que l'on peut parler d'une appropriation corporelle des choses, en marge de leur appropriation juridique.

2°/ Motricité, perception, affects

Je vais maintenant compliquer un peu le dispositif théorique que je vous ai présenté, en y ajoutant deux éléments nouveaux.

Le premier de ces deux éléments c'est la *perception*. Il existe un lien essentiel entre perception et mouvement. La motricité humaine (et animale) est impossible sans mise en jeu de la perception. Et la perception humaine (et animale) est impossible sans mise en jeu du mouvement. Exemple le plus évident : pas de perception visuelle sans ouverture des paupières, direction du regard et accommodement. Mais cela est vrai de chacun des sept canaux sensoriels (les 5 connus depuis l'antiquité, à quoi s'ajoutent la proprioception et le sens vestibulaire de l'attraction gravitationnelle et de l'orientation dans l'espace).

Ces 7 canaux sensoriels, nous dit Alain Berthoz (1997) fonctionnent en régime d'intersensorialité, de sorte qu'on peut légitimement parler d'un sens unique : le « sens du mouvement ». Parlons donc dorénavant de « *sensori-motricité* ».

Deuxième élément de complexification : les affects ou les émotions – les spécialistes discutent du vocabulaire. Je vous en fais grâce. Il n'y a pas d'exercice de la sensori-motricité qui ne s'accompagne d'affects ou d'émotions, si ténus soient-ils. L'un des acquis contemporains des neurosciences est de nous avoir convaincus, avec Antonio Damasio (2000) que ces affects sont des déclencheurs de décision. Ils aident le cerveau, qui est une formidable

machine à anticiper, à faire son travail comme il faut, même si, parfois, il commet des erreurs. Revenons à la conduite automobile : elle s'accompagne d'affects divers, de plaisir d'être dans sa bulle avec son émission de radio favorite, ou d'inquiétude devant la difficulté à maîtriser une Clio de location, ou d'euphorie de la vitesse, ou de peur quand on frôle le danger. Du strict point de vue de l'endocrinologie, on sait que les conduites sensori-motrices s'accompagnent de production d'hormones et de transmetteurs divers (dopamine, ocytocine, endomorphines, adrénaline, etc.).

Parlons donc dorénavant de conduites « *sensori-affectivo-motrices* ». Quand je conduis ma Peugeot ou la Clio de location, je mets en oeuvre des algorithmes sensori-affectivo-moteurs que j'ai transférés de la Peugeot que je conduis habituellement, à la Clio, en éprouvant dans mon corps l'urgente nécessité d'une mise à jour. Vous imaginez : il s'en passe des choses dans une action aussi simple : les sept sens, des centaines de muscles mobilisés, tout le cortex au travail, une sécrétion d'hormones et des objectifs à atteindre.

3°/ Algorithmes sensori-affectivo-moteurs et économie mentale

Il existe un handicap qui s'appelle la « dyspraxie ». La dyspraxie est aux gestes de la vie quotidienne ce que la dyslexie est à la parole ou à l'écriture. C'est une malfaçon du programme informatique enregistré sur le disque dur cortical ou neuro-moteur. Dans les cas graves, le dyspraxique ne peut effectuer des gestes simples, comme manger dans une assiette avec une fourchette, sans concentrer toute son attention sur une analyse de la situation et sur la conception des gestes appropriés au fur et à mesure de leur exécution. Cela mobilise toute son énergie et son attention. Il est toujours dans la situation du grand débutant.

A l'inverse, chez le sujet sain, 90% des gestes sont faits en pilotage automatique. Ils sont prêts à l'emploi. Il s'ensuit une fantastique économie d'énergie mentale. Le conducteur grand débutant se trouve dans la situation du dyspraxique. Il conduit ½ heure, parcourt 200 mètres et en ressort épuisé après avoir calé le moteur trente fois. Le conducteur chevronné peut parcourir 600km sans fatigue notable, surtout s'il fait une pause toutes les deux heures. Entre ces deux cas, il y a toute la différence entre l'absence d'algorithmes accompagnée d'une énorme dépense mentale et la présence d'algorithmes bien établis accompagnés d'une grande économie mentale ou d'énergie psychique.

Ici, il faudrait faire état des études effectuées sur la vigilance, l'attention, et la conscience que nous avons de notre activité psychique et corporelle. On en trouvera un bilan récent dans

l'ouvrage de Pierre Buser (2005). Disons que le fonctionnement habituel des humains se fait à 80 ou 90% en régime d'*inconscient cognitif* (ces % sont en un sens absurdes – il s'agit de faire image), et le reste est dévolu à l'attention vigile. *Il faut* qu'une part importante de l'activité soit dévolue à une gestion automatisée pour que l'incertitude, ce qui est nouveau, ou ce qui est digne de notre attention, puisse être saisi avec le maximum d'efficacité.

Les sciences cognitives ont accrédité la distinction entre les connaissances procédurales et les connaissances discursives. Les premières sont les savoir-faire enregistrés sur le disque dur neuro-moteur, et qui nous permettent de fonctionner au jour le jour dans nos innombrables conduites motrices. Les secondes sont les savoirs que l'on peut exprimer verbalement, et, partant, consciemment. Or les premières sont très largement inconscientes. Exemple : je sais parler en français et me faire comprendre. Or, pour parler, je dois mettre en mouvement les 250 muscles qui contribuent à la phonation : ceux qui commandent l'appareil respiratoire, le larynx, la langue, les lèvres, les mâchoires, etc. J'ai appris à parler le français lorsque j'étais enfant, en m'efforçant de reproduire les sons que j'entendais. Maintenant, je sais parler. Je possède ces connaissances procédurales. Mais je n'ai pas la moindre perception ni la moindre conscience des mouvements de tous les muscles que je mobilise en parlant.

Mutatis mutandis, cela est vrai de la quasi-totalité de nos connaissances procédurales. Elles s'effacent de la conscience. On ne les perçoit pas. Elles sont enfouies dans les différentes régions de l'inconscient repérées par Pierre Buser (2005). Cet effacement possède une implication épistémologique fort importante : jusqu'à une époque récente, les algorithmes moteurs, les connaissances procédurales, les cultures motrices, n'ont pas fait l'objet d'études scientifiques. Disparaissant de la conscience que nous en avons, elles disparaissaient de la liste des objets scientifiques possibles. Les sciences de l'homme et de la société ont privilégié les connaissances discursives, les verbalisations, les pensées, les opinions exprimables. La méthodologie des enquêtes en SHS reste dominée par l'expression verbale. Or celle-ci ne permet pas d'avoir accès à l'appropriation corporelle des choses qui est encore largement impensée.

4°/ Algorithmes sensori-affectivo-moteurs et culture matérielle

Entendons nous sur ce que veut dire la « dématérialisation » dont on crédite la monnaie, l'entreprise ou même les sociétés occidentales. On peut invoquer de nombreux cas d'allègement des dispositifs matériels, de miniaturisation grâce aux nanotechnologies. Ainsi,

la monnaie s'est décrochée, au fil des siècles, de ses supports matériels les plus encombrants. Mais l'étude rigoureuse et récente de Laurence Raineau (2004) montre bien que la monnaie immatérielle relève de l'utopie. Le commerce dit « virtuel » repose par exemple sur l'usage de l'ordinateur, un objet matériel quand bien même il se miniaturiserait, et qui exige qu'on en incorpore le fonctionnement.

Ces tendances sont cependant contenues par une barrière infranchissable qui est celle du corps humain. Le corps humain naît, vit et meurt par et dans le mouvement, les conduites sensori-affectivo-motrices et la matérialité. Du fait que le corps humain est matériel, ces conduites sensori-affectivo-motrices s'inscrivent dans un monde matériel manufacturé, fait de main d'homme. Chaque société, chaque sujet s'incorpore dans une culture matérielle omniprésente, certes changeante, dynamique, mais qui n'est opérationnelle que si elle correspond majoritairement à la culture motrice incorporée par les sujets. Elle est essentielle à la vie humaine. L'espèce humaine a deux caractéristiques qui lui sont propres et essentielles – le langage et la culture matérielle assortie de culture motrice – qui sont corrélatives de la bipédie, du processus d'encéphalisation et du rapport entre la main, le langage et le cerveau. Aujourd'hui, il n'existe aucun moyen connu ou même prévisible permettant de franchir ces limites et de se désengager d'une inscription permanente, essentielle, 24h/24, dans la culture matérielle et dans les cultures sensori-affectivo-motrices qui vont avec (cf. Warnier 1999, Julien et Warnier, eds. 1999, Julien et Rosselin 2005).

Conclusion : acheter ou louer ?

Je peux apporter trois éléments aux débats qui nous occupent : 1°/ La pertinence d'algorithmes sensori-affectivo-moteurs apparaît bien sûr dans les ouvrages cités au chapitre 1 du document *Projet Possession/Location*, mais aussi dans les résultats de l'enquête, dans les expressions langagières telles que : « avoir mes outils », des objets « à la main du propriétaire », « utilisation habituelle », « maîtrise », « chaussure à son pied », « se sentir bien dans son matériel », « location anxiogène », etc.

2°/ Ces expressions prouvent l'affleurement à la conscience et au discours de cultures sensori-motrices qui sont enfouies dans l'inconscient cognitif. Il faut prendre acte de cette déficience langagière et de l'aspect largement inconscient des connaissances procédurales, car l'analyse théorique, les concepts et les méthodes d'investigation doivent être adaptées à ce type d'objet anthropologique.

3°/ Au regard du débat « acheter ou louer », je voudrais souligner que, dans le principe, rien ne permet de prédire qu'une majorité d'utilisateurs, ou une minorité d'entre eux, feront, en fonction du type de matériel, le choix de l'achat afin de se mettre en situation de pilotage automatique. On peut concevoir deux attitudes théoriquement possibles pour les utilisateurs d'un objet donné : a) L'hédoniste des algorithmes moteurs et du transfert d'apprentissage louera afin de s'offrir le plaisir du changement et de l'expérimentation ; b) L'hédoniste de la moindre charge mentale préférera se servir toujours du même objet (possédé ou loué), ce qui, en général, le fera quand même pencher vers l'achat s'il doit en avoir un usage fréquent. Mais cette variable n'est bien entendu qu'une variable parmi d'autres.

Références

- BERTHOZ, A.
(1997) *Le sens du mouvement*, Paris, Odile Jacob.
- BUSER, P.
(2005) *L'inconscient aux mille visages*, Paris, Odile Jacob.
- DAMASIO, A.
(2000) *L'erreur de Descartes*, Paris, Odile Jacob.
- JULIEN, M.-P. et WARNIER (eds.)
(1999) *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan.
- JULIEN, M.-P. et ROSSELIN, C.
(2005) *La culture matérielle*, Paris, La Découverte, Coll. Repères.
- RAINEAU, L.
(2004) *L'utopie de la monnaie immatérielle*, Paris, P.U.F.
- SCHILDER, P.
(1935) *The Image and Appearance of the Human Body : Studies in the Constructive Energy of the Psyche*. London : Kegan Paul (trad.fr. *L'Image du corps*, Paris, Gallimard, 1968).
- WARNIER, J.-P.
(1999) *Construire la culture matérielle. L'Homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, P.U.F.
-