

Macro-structure sociale et incivilités en France et au Japon

Jean-Luc AZRA

西南学院大学学術研究所
フランス語フランス文学論集
第 55 号 抜 刷
2012（平成24）年 2 月

Macro-structure sociale et incivilités en France et au Japon

Jean-Luc AZRA

Dans des études antérieures, j'ai rattaché plusieurs caractéristiques des sociétés française et japonaise (par exemple *rôle vs. identité, prise de décision, structure de la famille* etc.), aux macro-structures sociales *Horizontalité* et *Verticalité* qui caractérisent respectivement la France et le Japon¹.

Dans cet article, je vais partir de la question des incivilités plus ou moins graves qu'on rencontre dans les deux sociétés, comme la fraude dans les transports en commun (France), les règles de comportement dans le métro (France et Japon), le non-respect des règles de circulation par les piétons et les cyclistes (France et Japon), la manière erratique de garer son vélo (Japon), et quelques autres. Il s'agira de montrer que ces incivilités trahissent des différences dans les notions de *droits* ou encore de *regard des autres* dans les deux pays, et de montrer encore une fois que celles-ci sont liées à la structure horizontale ou verticale des deux sociétés.

À l'origine de ce travail se trouve ma surprise en constatant que le respect des règles est loin d'être absolu dans la société japonaise, en particulier dans l'espace public, alors qu'on pourrait s'attendre à ce que les Japonais, souvent qualifiés de « collectivistes », observent un comportement très strict vis à vis des règles, au contraire des Français, dits « individualistes ». Le problème est

¹ En particulier Azra 2007 « Utilisation de notions-clefs pour la comparaison entre cultures : le cas de la culture du travail en France et au Japon », Études de langue et de littérature françaises 50, Université Seinan Gakuin ; Azra 2008 « Utilisation de notions-clefs pour la comparaison entre cultures (2) : *Identité* et *Rôle* en France et au Japon », Études de langue et de littérature françaises 51, Université Seinan Gakuin ; Azra 2011a « *Horizontalité / Verticalité* dans la cellule familiale en France et au Japon », Études de langue et de littérature françaises 54, Université Seinan Gakuin, ainsi que Azra 2011b *Les Japonais sont-ils différents ?*, Connaissances et Savoirs, Paris.

bien que la question ne se décide pas en termes d'individualisme ou de collectivisme, mais via d'autres notions que je nommerai "*clastes*", *légitimité de la révolte* ou *droits* pour la France ; *regard social (Séken)*, *indulgence (Amaé)* ou encore *réciprocité (O-tagai)* pour le Japon².

Boudon cite dans *La sociologie comme science*³ ce que Von Mises (1949) appelle le *singularisme méthodologique*, soutenant qu' « on ne peut créer du savoir qu'en cherchant à expliquer des phénomènes circonscrits, aussi modestes soient-ils ». C'est pourquoi Boudon, comme Hall & Hall et de nombreux autres sociologues et anthropologues⁴ s'appuient sur des expériences de leur vécu, sur des anecdotes et des observations de la vie quotidienne. Boudon insiste aussi sur le fait que l'étude sociologique doit d'abord s'intéresser à l'individu, car le fonctionnement de la société est la somme de tous les comportements qui la composent.

Ce travail, comme les précédents, s'appuiera sur ces principes⁵.

Récemment, j'ai fait une première hypothèse sur la différence entre les micro-incivilités françaises et japonaises⁶ :

² Le mot "claste", que j'utilise pour désigner les groupes sociaux de la France contemporaine, est formé à partir de "caste" et "classe" pour éviter de faire appel à la notion trop connotée de "classe", pour éviter la confusion avec les classes socio-professionnelles, et enfin pour mettre l'accent sur le fait que certains aspects des rapports entre groupes sociaux sont des rapports de "caste", la France manifestant encore un fond indo-européen castique : qu'on pense par exemple aux élites issues des grandes écoles, qui ne sont ni des catégories socio-professionnelles, ni des classes sociales, mais constituent cependant des groupes horizontaux (voir Azra 2007, cité en note 1, p. 76-79).

³ Boudon, Raymond, 2010, *La Sociologie comme science*, La Découverte, pp. 27-28.

⁴ Pour des références et une justification de la méthode, voir Azra 2007, p. 43, et Azra 2011a, p. 31-32 (cités note 1).

⁵ Cependant, au contraire de mes travaux récents, il ne sera que très peu basé sur des interviews, des micro-enquêtes ou sur les travaux d'autres chercheurs, mais presque exclusivement sur de simples observations de faits dont j'ai été témoin ces dernières années en France (en particulier à Paris et dans les villes limitrophes, ainsi que dans des reportages de la presse française) ou au Japon (en particulier à Fukuoka et Osaka). Il constituera en quelque sorte un *programme de réflexion*, à la manière dont Bruno Vannieuwenhuysse et moi-même avons écrit notre premier article sur le sommeil, article qui avait conduit ensuite à une série de petites recherches sur ce sujet.

⁶ Voir note 1 : Azra 2011b, p. 122-123.

- pour les Français, il existerait deux pôles de la loi ou de la règle : un pôle protecteur, qui permet de défendre ses droits, et un pôle oppresseur, qui les bafoue au profit de groupes sociaux concurrents. C'est le cas des règles établies par l'État, les institutions ou les employeurs, et leur transgression est alors une forme de rébellion.
- Chez les Japonais, il existerait deux ensembles de règles : celles qui sont établies par la loi ou les règlements des institutions, et celles qui sont établies par les « habitudes sociales », autrement dit par ce que les autres font ou ne font pas. La zone de recoupement entre ces deux ensembles de règles peut donner l'impression que la loi ou les règlements sont respectés, mais il existe en fait tout un ensemble de règles marginales qui ne le sont pas. Ainsi, les Japonais auraient la réputation d'être disciplinés, mais ils fonctionneraient plutôt en termes d'habitudes collectives (les comportements) ne recouvrant pas forcément les règlements et les lois.

Cette première approche est sans doute en partie juste, mais elle peine à expliciter le détail de certaines situations, comme en France la fraude massive dans les transports en commun, la conduite sans permis, l'absence totale de respect des feux piétons, ou au Japon le stationnement gênant généralisé des vélos, le non-respect des équipements pour handicapés, etc. Ce sont ces différents points sur lesquels je vais tenter une nouvelle approche dans cet article.

Dans une première partie, je vais proposer l'idée selon laquelle les comportements d'incivilité en France pourraient relever du même mécanisme que les comportements de contestation, à savoir que l'incivilité constituerait bien une forme de révolte (dont il restera à déterminer comment elle se raccroche à la structure sociale établie dans les précédents articles).

Dans une seconde partie, je détaillerai certaines incivilités et micro-incivilités au Japon, distinguant plusieurs cas parmi les « habitudes sociales » évoquées plus haut : d'abord, des comportements dans l'espace public simplement liés au regard des autres (*Séken*) ; des comportements également liés au regard des autres, mais de façon plus complexe (la question de la *permission sociale*), et enfin des comportements liés à la question des rôles et impliquant la notion d'*Amaé*.

Enfin, je reviendrai sur les macro-structures sociales française et japonaise établies dans les articles précédents (*Horizontalité* et notions connexes pour la France, *Verticalité* et notions connexes pour le Japon), afin d'y intégrer ces nouvelles notions. Celles-ci prendront alors une valeur explicative nouvelle : *légitimité de la révolte* faisant le lien, en France, entre “*clastes*”, *droits et conflit* ; *Amaé* permettant de mieux comprendre la relation entre *regard social* et *évitement du conflit*, relation qu'on connaissait dans le cas de l'espace professionnel, mais qu'on pourra désormais appliquer à l'espace public de la rue ou des transports.

1. Le cas de la France

Comme dit plus haut, dans cette première partie, je vais explorer un certain nombre d'éléments qui vont progressivement montrer que les comportements d'incivilité en France pourraient relever du même mécanisme que les comportements de contestation, à savoir que l'incivilité constituerait bien une forme de révolte. D'abord, le fait que certains comportements, comme de frauder dans le métro ou de rouler sans permis, sont considérés par une part de la population comme normaux dans certaines circonstances (notamment quand on manque d'argent ou qu'on se voit – à son sens – injustement puni). Ensuite, que les comportements rebelles allant de la délinquance ordinaire à l'émeute, de la même façon que les comportements de contestation sociale (manifestations, grèves) sont dans une certaine mesure soutenus, ou au moins tolérés, par une grande partie de la population. Tout cela permettra de définir une pré-notion que je nommerai provisoirement *légitimité de la révolte*. D'autres éléments suggéreront que cette révolte est souvent dirigée contre l'État et les institutions qui le représentent, dont une grande partie de la population peine à admettre les règles et les sanctions qui les accompagnent.

1.1. L'étendue de la notion d'incivilité

Anecdote 1 (France) : la fraude considérée comme normale.

Il y a une dizaine d'années, un Français témoignait dans la revue *Esprit* de sa longue traversée du désert comme dépressif et chômeur. Il rapportait l'anecdote suivante : alors qu'il expliquait à son conseiller de l'Agence

Nationale pour l'Emploi qu'il n'avait même plus assez d'argent pour prendre le métro, celui-ci lui a dit : « Et alors ? Vous êtes *psychorigide* ? Ça vous gêne de frauder dans le métro ? »

Le terme d' « incivilité » désigne parfois en France des attitudes de gravités fort diverses, comme de jeter des papiers par terre, ne pas payer son titre de transport, brûler des voitures, ou encore jeter des pierres aux pompiers venus les éteindre.

Ce qui frappe le Japonais ou l'expatrié du Japon est l'étendue de ces incivilités et la limite floue entre les comportements inciviques (ce que les Japonais appelleraient des problèmes de *manaa*) et les comportements délictueux (ce que les Japonais appelleraient *hanzai*). La fraude dans le métro, comme dans l'anecdote ci-dessus, en est un exemple : pour le commun des citoyens français, il n'est pas clair s'il s'agit d'un délit ou d'un simple problème de comportement. La destruction d'équipements publics ou privés au cours d'une manifestation ou d'une grève en est un autre.

Afin de comparer la France et le Japon, je proposerai donc trois échelles⁷ provisoires permettant de distinguer les actes les plus bénins et les actes les plus graves. La nécessité de ces trois échelles tient à ce que plusieurs dimensions apparaissent dès qu'on s'intéresse à ces questions :

- d'abord, les actes concernant le non-respect des règles et des lois, qui vont des micro-incivilités à la délinquance,
- ensuite, la violence, qui va de la réactivité "ordinaire" (l'usage de la violence verbale par exemple) à la délinquance, point auquel elle rejoint la première échelle,
- et enfin, la dimension de conflit social, qui commence avec les discussions individuelles ou syndicales avec les patrons ou les pouvoirs publics et s'étend jusqu'aux émeutes, ces dernières touchant encore à

⁷ Je n'ai pas pu trouver en ligne d'échelle des incivilités. Il y a cependant l'*Échelle d'évaluation des violences urbaines* des Renseignements Généraux, souvent citée, qui concerne surtout les rapports des jeunes de quartiers difficiles avec la police. On trouve aussi des échelles destinées à évaluer la violence en milieu scolaire ou hospitalier. Cependant, il ne semble pas y avoir d'échelle générale prenant en compte aussi bien les comportements inciviques (dans le métro par exemple) que les comportements se rapprochant ou s'apparentant à de la délinquance.

	1^{RE} ÉCHELLE : INCIVILITÉ / DÉLINQUANCE	2^E ÉCHELLE : RÉACTIVITÉ / VIOLENCE	3^E ÉCHELLE : CONFLIT / RÉVOLTE
1.	Micro-incivilités	Réactivité bénigne	Conflits bénins
1.1.	Mauvaises manières dans l'espace public ou les transports (ex. : jeter des papiers à terre, gêner la circulation des piétons)	Comportements agressifs (ex : ton de voix, soupirs, gestes)	Conflits dans l'entreprise (ex. : discussions syndicales).
1.2.	Comportements bénins mais ayant des conséquences potentiellement dangereuses (ex : non-respect des feux à pied ou à vélo)	Réactions verbales (ex : élévation de la voix, contestation).	Conflits dans l'entreprise (ex. : manifestations sans troubles publics notables).
2.	Actes moyennement graves s'apparentant à de la délinquance	Réactions individuelles s'apparentant à de la violence	Conflits créant des troubles publics
2.1.	Actes constituant un danger ou un problème potentiel pour autrui (ex. : griller un feu rouge en voiture, bloquer une porte de sortie)	Menaces (ex : insultes ou menaces sans suite).	Manifestations ou grèves ponctuelles troublant momentanément le fonctionnement d'une entreprise, des transports, etc.
2.2.	Fraude ponctuelle (ex. : frauder sur ses impôts, ne pas payer, occasionnellement, son titre de transport)	Atteintes physiques (pousser, bousculer, cracher)	Grèves prolongées ou créant des troubles publics graves (ex. : grèves des transports, de la distribution, des camionneurs, des agriculteurs...).
3.	Actes graves s'apparentant à de la délinquance, voire à de la criminalité.	Réactions s'apparentant à de la délinquance, voire à de la criminalité.	Actes de révolte s'apparentant à de la délinquance, voire à de la criminalité.
3.1	Fraude systématique, vol, destruction de matériel public ou privé	Réactions physiques (coups)	Manifestations impliquant des destructions
3.2.	Banditisme, vol avec violence	Coups et blessures	Agressions de policiers ; incendies ; destruction et pillages ; émeutes...

la délinquance.

S'il l'on compare maintenant la France et le Japon, même superficiellement, on peut dire que :

- dans l'ensemble des trois échelles, une proportion importante de Français sont impliqués dans des actes de type 2.1 et 2.2 (actes moyennement graves, violence modérée, activisme social créant des troubles publics), et une proportion notable dans 3.1 ou même 3.2 (incendies de véhicules, par exemple), alors que de tels actes sont

beaucoup moins présents au Japon, voire inexistant dans certaines cas (incendies de véhicules, émeutes...);

- dans la première échelle, le comportement usuel d'une partie des Français ordinaires va de 1.1 à 2.2 (micro-incivilités à fraude ponctuelle), alors que celui de la plus grande partie des Japonais ordinaires s'arrête à 2.1 (actes créant des problèmes pour autrui). En effet, comme en témoigne l'anecdote ci-dessus, pour beaucoup de Français, frauder dans le métro **dans certaines circonstances** (quand on n'a pas les moyens, quand on a oublié son porte-monnaie, quand le distributeur de tickets est en panne, etc.) est normal. Ne pas le faire serait être «*psychorigide*», c'est à dire handicapé par des principes hors de propos. Et de fait, une grande proportion de Français a pris, à un moment de sa vie, les transports en commun sans ticket⁸.
- Enfin, dans la deuxième et la troisième échelles, le comportement usuel d'une partie des Français ordinaires va de 1.1 à 2.1 (insultes sans suite ; conflits sociaux troublant momentanément l'ordre public), alors que le comportement normal des Japonais ordinaires admet rarement 1.1 ou plus grave (comportements agressifs, conflits dans l'entreprise).

Ces différents points tendent à montrer qu'en termes d'incivilités, de réactivité et de conflits il y aurait entre la France et le Japon des différences importantes. D'une part, il y aurait en France une plus grande acceptation de la fraude, dans des circonstances qui restent à déterminer. De plus, il y aurait aussi un terrain plus propice à la réaction violente, au conflit ouvert, à la lutte sociale et enfin aux émeutes et à la délinquance. Tout ceci devrait nous mettre sur la voie de différences plus générales entre les deux cultures, si possible descriptibles en termes de notions-clefs⁹.

⁸ On se souviendra de Jacques Chirac sautant un portillon, et dont la photo paraîtra en couverture du *Nouvel Observateur* sous le titre «*La France qui triche*» (le *Nouvel Observateur* du 21 juillet 1994, publiant une photo prise le 5 décembre 1980).

⁹ Je laisserai de côté dans cette étude la question, que les Japonais soulèvent parfois, de la part "étrangère" représentée dans l'ensemble des incivilités et de la délinquance commises sur le territoire français. Pour des raisons de limitation de mon propos, je mettrai aussi de côté la tolérance ou l'intolérance des Français dits «*de souche*» vis à vis de ceux qui commettent des incivilités ou des délits selon que ceux-ci sont ou non étrangers ou d'origine étrangère. Je parlerai de façon générale

1.2. La France entre délinquance et révolte

Observation 1 (France) : crimes et délits dans le métro.

Au-delà du taux de fraude (4 % des usagers de la RATP ne paient pas leur billet), les crimes et délits dans les transports en France atteignent des proportions étonnantes pour qui connaît la situation japonaise. Selon Wikipédia, il y a eu en 2007 sur le réseau parisien 13 863 plaintes pour vols simples et 4653 pour vols avec violence. En 2010, d'après La Police Régionale des Transports, la seule station Châtelet-les-Halles aurait connu 1245 vols simples et 409 vols avec violence¹⁰.

Encore une fois, il ne s'agit pas d'expliquer cette observation en déclarant que les Japonais sont plus disciplinés ou plus honnêtes. Ce qu'on peut peut-être avancer, en revanche, c'est que si un tel niveau de délinquance existe en France c'est que d'une certaine manière, la société le tolère. Il sera donc intéressant de chercher à savoir d'où vient cette tolérance et comment elle se rattache aux autres notions qui font la société française, telle que par exemple *acceptation du conflit*¹¹.

des "Français" comme de tous les représentants de la société française, et je considérerai ici que c'est la société dans son ensemble qui régit, prévient, punit, tolère ses comportements inciviques, délinquants ou criminels, que leurs perpétrateurs soit issus de tel ou tel *claste* ou groupe social. Incidemment, je considérerai que les incivilités, qu'elles soient partiellement ou non d'origine "étrangère", perdurent car elles sont tolérées par la société dans son ensemble, pour des raisons qui relèvent de la structure profonde de cette même société. C'est cette structure qui m'intéresse ici. Ceci ne préjuge pas de ma position personnelle, ni de la nécessité de préciser cette question par la suite.

¹⁰ Au Japon, il existe dans les transports un problème d'abus des femmes (*chikan* : attouchements, photos tendancieuses) qui représentait 2201 arrestations en 2004 dans les trains de Tokyo, et qui a mené à la mise en place de voitures réservées aux femmes (Wikipedia Japon : *Josei senryō sharyō*). En dehors de ce problème, les statistiques japonaises de criminalité spécifiques aux transports n'étant pas séparées des statistiques générales, je n'ai pas su faire une comparaison directe, mais on peut, sans risquer de se tromper, avancer que les chiffres japonais sont sans commune mesure avec ceux des transports parisiens cité plus haut (observation 1).

¹¹ En ce qui concerne la situation japonaise, on voit que la situation de *chikan*, si elle a pu être tolérée dans le passé, ne l'est plus. Les wagons réservés aux femmes permettent de résoudre une grande partie du problème, et de plus, *chikan* est

Observation 2 (France) : la conduite sans permis.

Selon *Autonews*¹², citant les chiffres de l'Observatoire National de la Sécurité Routière, au moins 300 000 Français rouleraient sans permis, soit 1 % des conducteurs ! Environ un tiers auraient perdu leur permis par suspension, suite à des infractions répétées. Les autres ne l'auraient jamais passé, notamment en raison du coût élevé de la formation obligatoire.

Les conducteurs qui persistent à utiliser leur véhicule après leur retrait de permis invoquent principalement la nécessité de rouler pour travailler. Mais l'article cité signale que dans la plupart des cas, ils pourraient louer ou acheter une petite voiture sans permis, ou, pour moins cher, un petit deux-roues. Voici « un homme, ou une femme, qui travaille, parfaitement intégré(e) dans la société, mais qui semble ne pas prendre la mesure du risque encouru en conduisant sans permis valide ». Les risques sont en effet importants : grosse amende, possible peine de prison, perte de son emploi... Pour expliquer cette prise de risque, un automobiliste dit : « Aujourd'hui, pour un gros rouleur comme moi, il est devenu quasiment impossible de conserver son permis ».

Les situations ci-dessus s'analysent donc comme suit :

1. la loi interdit de rouler sans permis.
2. Cependant, si je n'ai pas les moyens financiers d'en obtenir un, je me sens le droit de transgresser la loi, malgré un risque de punition très grand.
3. De même, si, parce que je n'ai pas respecté le code de la route (et ceci,

devenu un délit passible de prison. Mais par ailleurs, on peut sans doute expliquer l'absence de petite criminalité par le fait que celle-ci est récupérée et contrôlée par la grande criminalité, qui se consacre de nos jours principalement aux jeux, au racket et au proxénétisme. Sur ce terrain, en revanche, la société japonaise fait preuve d'une tolérance surprenante, par comparaison avec la France qui au moins au niveau des intentions tente d'éradiquer la prostitution et le racket des commerçants et cherche à maintenir les jeux d'argent sous la seule coupe de l'État. Là aussi, il serait intéressant de chercher à savoir d'où vient cette tolérance et comment elle se rattache aux autres notions qui font la société japonaise.

¹² *Autonews* du 13 septembre 2010 (en ligne) : Patrice Martinot, « Des statistiques inquiétantes ».

de façon grave et répétée), on me retire mon permis, je me sens le droit de transgresser la loi.

4. D'ailleurs, quand on roule beaucoup, on commet forcément des effractions, donc on se fait arrêter, donc on se voit retirer son permis.
5. Je me sens le droit de conduire sans permis parce que c'est nécessaire pour conserver mon travail.
6. Je décide de rouler sans permis malgré les risques, car je me sens capable d'échapper aux contrôles et à de nouvelles arrestations.

Notons les points suivants :

- Il y a une contradiction patente entre 4 et 6 : le conducteur serait incapable d'échapper à l'arrestation avant qu'elle se produise, mais capable de passer à travers une fois qu'elle s'est produite. L'argument de 4 est donc fallacieux, ou peu sincère : ce n'est pas parce qu'il roule beaucoup que l'automobiliste se fait arrêter, mais parce qu'il décide, à un certain point, de ne pas respecter le code de la route.
- Il y a donc un double déni : avant d'être puni, l'automobiliste refuse d'accepter le système en soi (la sanction est injuste car impossible à éviter, et comme elle est injuste je me révolte et je ne cherche pas à l'éviter) ; une fois puni, il refuse d'accepter la sanction (puisqu'il la considère au départ comme injuste).
- Notons enfin que cette attitude semble concerner des automobilistes de toutes les classes de la société. Ici, l'automobiliste de l'article est un voyageur de commerce ordinaire.

Ainsi, malgré la rigueur des punitions, on peut lire dans ces exemples un état d'esprit de refus de la loi et une capacité à la refondre à sa manière. Cette attitude n'est pas ponctuelle puisqu'elle concerne une partie importante de la population, tous groupes sociaux confondus. C'est un indice qui confirme dans la culture française ce que j'ai appelé plus haut *la légitimité de la révolte*.

Observation 3 (France) : la tolérance vis à vis des grèves.

En France, les grèves sont presque quotidiennes, et elles touchent toutes les catégories d'activités. N'importe quel jour pris au hasard est émaillé de plusieurs grèves, manifestations et mouvements sociaux.

Le plus étonnant est que les Français semblent très tolérants vis à vis

de mouvements de grève qui ne les concernent pas, mais qui minent pourtant leur quotidien : grève des éboueurs, du personnel des aéroports, des employés de la RATP ou de la SNCF, des camionneurs qui bloquent les routes... Invariablement, les journalistes interviewent des citoyens ordinaires qui subissent les effets d'une grève, et ceux-ci disent : "Il faut comprendre les grévistes... Ils ont le droit de défendre leurs emplois / leurs droits / leurs salaires...". Ainsi, les grèves sont non seulement tolérées, mais elles sont, en général, soutenues par la population, même si celle-ci en souffre¹³.

Cet exemple nous montre que la révolte en France constitue un système moral : l'opprimé, le pauvre, le non-possédant a le droit de se révolter contre son oppresseur. C'est un nouvel indice qui confirme la notion de *légitimité de la révolte*.

Observation 4 (France) : une revendication transversale, le "respect".

J'ai remarqué que dans de nombreux conflits sociaux, les manifestants ou les grévistes demandent que leur travail soit « reconnu » et que les patrons (ou l'État) « les respectent ». Cette notion rejoint celle des jeunes de banlieue, chez qui on rencontre aussi ces demandes de « reconnaissance » et surtout de « respect ».

Cette notion de « reconnaissance » de son travail et de « respect » de sa valeur en tant que personne a été notée depuis longtemps par Philippe d'Iribarne dans le discours ouvrier¹⁴. On peut faire l'hypothèse selon laquelle il s'agirait là d'une manifestation de la divergence d'intérêts ressentie entre les *castes* les plus défavorisées de la société française (les enfants des banlieues,

¹³ Au Japon, la situation est radicalement différente. La grève n'est utilisée qu'en tout dernier recours. Pour les Japonais, il est difficile de comprendre comment l'économie française peut fonctionner (entre 1990 et 1994, pour 1 000 salariés de l'industrie et des services, la France a perdu en grèves 30 000 jours de travail, contre 3 000 au Japon pour la même période). Le fait que les salariés français mettent constamment en péril leur entreprise, leurs postes, et même l'économie de leur pays est pour les Japonais une source de surprise.

¹⁴ Philippe d'Iribarne, *La logique de l'honneur*, Seuil 1993

les ouvriers, les employés ordinaires) et ses *clastes* considérées comme les plus avantagées (classes moyennes, classes dirigeantes). Cette demande de reconnaissance et de respect peut se lire en creux comme un sentiment d'humiliation / d'exploitation (qu'on peut rapprocher d'un sentiment d'identité à défendre, et, comme le montre d'Iribarne, de *qualification*). On peut d'ores et déjà faire ici une double connexion entre la délinquance et l'activisme social, d'abord à travers la *légitimité de la révolte* comme on l'a vu, mais aussi à travers un *sentiment d'humiliation* (c'est à dire de ne pas être reconnu et d'être exploité). L'idée n'étant pas ici de dire que la délinquance et l'activisme social vont de pair ou sont la même chose, mais qu'il existe dans la société une structure de niveau plus large qui les connecte, et qui reste à déterminer.

Observation 5 (France) : la commisération

Malgré leur comportement généralement sans gêne, et comme on l'a vu des attitudes d'incivilité relativement communes allant jusqu'à la fraude ou la délinquance, les Français sont très majoritairement respectueux des places dites prioritaires (réservées aux femmes enceintes, aux personnes accompagnées d'enfants de moins de quatre ans, aux personnes âgées et aux handicapés). Ils n'hésitent pas à aider une personne avec une poussette à descendre un escalier, un aveugle à traverser la rue, ou à se mettre à plusieurs pour permettre à une personne en fauteuil roulant de passer un obstacle. Ils peuvent également se montrer généreux avec les bonimenteurs et les mendiants du métro.

La comparaison avec les Japonais est surprenante car ces derniers ne respectent guère les places prioritaires et semblent indifférents aux dispositifs pour handicapés comme on le verra. Ils n'aident jamais non plus spontanément les handicapés ou les mères qui doivent descendre un escalier avec une poussette.

Ceci semble montrer que les Français sont des révoltés, mais pas nécessairement contre tout et tous. Il existe des catégories de personnes pour qui ils ressentent de la commisération, dont en particulier :

- les femmes enceintes ou accompagnées de petits enfants ;
- les personnes âgées, handicapées, invalides ;

- les personnes en état d'extrême pauvreté.

On verra plus loin que ces trois catégories apparemment disparates sont historiquement associées depuis longtemps, bien au-delà de la génération actuelle.

1.3. L'État serait-il la classe ennemie universelle ?

Observation 6 (France) : le comportement des piétons

En France, les feux piétons ne sont absolument pas respectés. C'est comme s'ils n'existaient pas : on traverse n'importe quelle voie à n'importe quel moment, avec pour seule considération la densité et la rapidité du trafic, n'hésitant pas à passer de justesse, obligeant parfois les véhicules à ralentir.

Observation 7 (France) : le code de la route et le stationnement

En France, les limitations de vitesse ne sont pas toujours respectées (d'où les nombreux retraits de permis dont on a parlé plus haut). Le stationnement des véhicules est également maltraité. Contrairement au Japon, il n'est pas obligatoire de disposer d'une place de parking pour son véhicule, ou de se garer nécessairement sur un espace payant. On peut se garer au bord des trottoirs, sauf interdiction spécifique. Cependant, le stationnement est erratique, les automobilistes se garant parfois sur les passages piétons, devant les sorties d'immeuble, sur les trottoirs étroits, etc.

Dans les témoignages entendus ou lus dans la presse, ces comportements très inciviques sont souvent défendus ainsi :

- comme on l'a vu dans le cas des retraits de permis (observation 2), les transgressions sont justifiées par la nécessité de travailler. On peut y voir une révolte de l'ouvrier, de l'employé, du petit entrepreneur, contre les *clastes* qui elles, n'auraient pas besoin de travailler et disposeraient illégitimement de l'espace public. Ceci est particulièrement net dans le cas du livreur qui bloque la circulation, et se défend en disant : « Moi, je travaille ».
- Le plus souvent, les griefs sont plus directement dirigés contre le

système lui-même : la loi est absurde, le code de la route est destiné empêcher les gens de travailler, la police exerce une oppression. Cela se voit dans le fait que de nombreuses personnes considèrent les contraventions comme des fatalités ou des injustices, et tentent par tous les moyens de ne pas les payer (en les faisant “sauter”, en les laissant s’accumuler, en les jetant comme si ça les faisait disparaître, en les contestant en justice, etc.). Dans des témoignages entendus ou lus dans la presse, des Français expliquent que les amendes sont destinées à prendre l’argent des gens, *comme les impôts*. C’est dire que ni amendes ni impôts ne sont vus comme légitimes. On considère qu’ils servent l’État et les classes dirigeantes sans revenir aux petits. Ainsi, admettant que les amendes ne sont pas légitimes, il devient légitime de se garer où on veut, de rouler à la vitesse qu’on veut, et d’ignorer, voire de provoquer les sanctions : c’est encore une manifestation de la *légitimité de la révolte*.

1.4. Pour finir : l’effet Jean Valjean

Observation 8 (France) : misère, persécution et révolte dans *Les Misérables*

Les Misérables de Victor Hugo est écrit entre 1845 et 1862, mais situe son action vers 1820-1850. Le personnage principal en est Jean Valjean, qui passe dix-neuf ans au bagne pour avoir volé un pain. À peine sorti, il vole à nouveau, mais rencontre la tolérance d’un évêque qui le sauve de la police et de la prison. Jean Valjean deviendra honnête, riche, et œuvrera à aider l’humanité autant qu’il peut, en particulier Fantine, une ancienne ouvrière devenue prostituée, et sa fille Cosette. Jean Valjean, qui se cache sous le nom de M. Madeleine, est cependant persécuté par Javert, un inspecteur de police qui a reconnu en Madeleine le bagnard qu’il était.

Une partie du livre s’attache aussi à décrire la vie d’autres malheureux, comme Gavroche, un enfant des rues qui participera à l’insurrection républicaine de 1836 et mourra sur une barricade.

On trouve dans *Les Misérables* un certain nombre d’ingrédients que j’ai évoqués plus haut :

- La fraude ou le délit sont considérés comme normaux dans certaines

circonstances : ici, le vol du pain est acceptable (et devrait être accepté par la société) car le perpétrateur est dans une situation de besoin. Ainsi, dans la France moderne, la fraude (anecdote 1) ou le délit (observation 2), sont justifiés par ces mêmes raisons. Dans le cas de la délinquance (observation 1) on ne peut pas dire que les Français *approuvent* et *soutiennent* la violence qui sévit dans le pays, mais mon hypothèse est qu'*en creux*, ils ne parviennent pas à se manifester franchement *contre* cette délinquance, toujours pour la même raison : parce que la fraude ou le délit sont considérés comme normaux dans certaines circonstances ; or, la délinquance est le fait de populations défavorisées pour qui la révolte se justifie¹⁵. Les Français ordinaires, pour une partie d'entre eux en tout cas, sont alors pris entre **la nécessité de souffrir de la délinquance** et, dans leur système moral, **l'obligation de la tolérer**.

- Dans *Les Misérables*, l'injustice sociale est combattue par la violence, la destruction des biens privés et publics, la fabrication de barricades. Ceci est justifié par le fait que l'État se comporte de façon injuste et démesurée. Dans la France moderne, cette "insurrection permanente", qui commence au moins avec la Révolution Française, se poursuit à travers les émeutes, les manifestations et les grèves, et elle est soutenue par une majorité de Français.
- *Les Misérables* décrit aussi la méchanceté des riches et le fait que les pauvres en sont les victimes. On retrouve ce sentiment à travers la revendication transversale de *respect* et de *reconnaissance* qu'expriment tant les ouvriers ou les employés que les jeunes de banlieue.
- La commisération qu'on a repérée chez les Français touchait les femmes enceintes ou accompagnées de petits enfants ; les personnes âgées, handicapées, invalides ; les personnes en état d'extrême pauvreté. C'est, en gros ce qu'on trouve dans *Les Misérables* : les

¹⁵ On se souviendra qu'une partie de la population a soutenu les émeutes de 2005 alors même qu'elles détruisaient leurs biens ou ceux de leurs proches, les écoles, les entreprises installées dans les quartiers défavorisés. Au journal de France 2, un homme disait en substance : « Ma voiture a brûlé, mais qu'est-ce qu'une voiture par comparaison à ce que ces jeunes subissent ».

mères et leurs souffrances (Fantine), les faibles (Gavroche), les pauvres (Jean Valjean jeune). La présence des mères est sans doute liée au sentiment ancien et profond de la valeur de la maternité et de l'enfance dans la société française (la France a été un des premiers pays à instaurer, dès la fin du 18^{ème} siècle, des systèmes de protection de l'enfance)¹⁶.

- Enfin, *Les Misérables* suggère clairement la responsabilité de l'État dans la situation des plus pauvres, décrit la cruauté des juges, et, à travers Javert, l'opiniâtreté de la police. Ceci rejoint les sentiments de nombreux Français d'aujourd'hui envers les institutions qui contraignent leur travail et leurs déplacements, en particulier : police, lois, codes, amendes, impôts (observations 6 et 7).

En conclusion, on peut donc admettre que les incivilités françaises, les plus bénignes comme les plus graves, s'appuient au moins en partie sur une notion que j'appellerai *légitimité de la révolte*. Cette notion est nouvelle dans mon système, et il restera à déterminer où celle-ci se place parmi les autres notions-clefs établies dans les travaux précédents.

2. Le cas du Japon

Dans cette seconde partie, je détaillerai certaines incivilités et micro-incivilités au Japon, distinguant plusieurs cas : d'abord, des comportements dans l'espace public simplement liés au regard des autres (*Séken*¹⁷) ; ensuite, des comportements également liés au regard des autres, mais de façon plus complexe (la question de la *permission sociale*), et enfin des comportements liés à la question de l'*Amaé*¹⁸. Au final, j'arriverai à la conclusion que les comportements inciviques au Japon ne sont en rien un équivalent de la

¹⁶ Voir note 1 : Azra 2011a (« cellule familiale »), p. 48-49.

¹⁷ *Séken*, qui signifie en japonais quelque chose comme « le monde », peut-être défini comme l'ensemble de celles et ceux avec qui on peut-être amené à entrer en relation, et qui peuvent exercer un regard sur ce qu'on fait. Voir Azra 2011b, p. 30-31 ; voir aussi Azra 2007 (« notions-clefs »), p. 67-71 (cités en note 1).

¹⁸ *Amaé*, qu'on pourrait traduire par « le besoin de se faire aimer », peut-être défini comme le sentiment que ressent un petit enfant vis à vis de sa mère, un subordonné vis à vis de ses supérieurs, etc. Voir Azra 2011b, p. 120-121 ; voir aussi Azra 2007 (« notions-clefs »), p. 70 (cités en note 1).

notion française de *légitimité de la révolte*, mais sont plutôt une *légitimisation* de l'acte lui-même par l'environnement social¹⁹. Ce qui m'amènera à penser que dans les deux cultures, ce qui pousse les gens à commettre un acte incivique est d'abord le fait que cette transgression les arrange (ne pas payer son ticket, ranger son vélo n'importe où) mais qu'elle est *légitimisée* en France et au Japon par des moyens différents.

2.1. *Le regard social ("Séken")*

Observation 9 (Japon) : le regard social comme incitation à un bon comportement

Deux affiches du métro de Fukuoka m'ont particulièrement frappé ces dernières années.

L'une d'entre elles dit : « *Les attouchements abusifs sont un délit* » ("*Chikan wa hanzaï desu*"). Elle dépeint les passagers autour du perpétreur sous forme de silhouettes noires aux yeux perçants, évoquant la honte que ressentirait une personne surprise en train de commettre ce délit.

L'autre affiche incite à ne pas monter dans le wagon une fois que retentit le signal de fermeture des portes. Elle dit : « *Être pris dans les portes, ça fait mal. Être vu des autres, ça fait mal aussi* » ("*Doa ni hasamareru to itai, sarani shisen mo itai*").

Ce qui m'a surpris, c'est que pour le Français, ces deux affiches semblent manquer complètement leur propos (dans le premier cas, l'offense faite aux femmes, dans le second, le fait de mettre le train en retard). Pour le

¹⁹ Je ne traiterai pas des différences entre espace public et espace professionnel ou privé, ni des nuances entre ces différents espaces. Notons cependant une observation de Bruno Vannieuwenhuysse : dans une supérette (*kombini*), les gens tendent à laisser la porte ouverte derrière eux même s'il fait très froid dehors : on est dans l'espace public, où ils considèrent que ce n'est pas leur rôle de fermer la porte. En revanche, dans un petit café de quartier, ils tendent à tirer la porte s'ils l'ont laissé ouverte. Ils sont dans un espace semi-public, semi-privé. De telles nuances mériteraient d'être traitées et j'y reviendrai brièvement en conclusion. Ici, pour limiter mon propos, je ne parlerai que des incivilités qui prennent place dans l'espace public (les transports en commun, la rue, les magasins et supermarchés ordinaires, les bâtiments publics, les parcs, les parkings, les alentours des immeubles de logement, etc.)

Français, la question du regard des autres est sans rapport avec ces deux transgressions.

Dans le métro japonais, les suggestions de bon comportement sont très nombreuses²⁰. Elles font référence aux « *mana* » (bonnes manières), et elles ne sont pas associées à des amendes²¹.

Dans le cas français, en général, la valeur sociale des règles de comportement n'est pas évoquée. Les interdictions existent plutôt *en soi* et sont presque toujours clairement accompagnées de la menace d'une amende. Ainsi le règlement est-il affiché sur tous les quais, associant chaque délit à l'amende qui lui correspond. Dans le cas japonais, la motivation sociale des règles est explicite : il s'agit de « bonnes manières » et les affiches informatives insistent sur l'existence du regard des autres. Par exemple, parmi les quelques quarante affiches que j'ai pu trouver (dont celles du *Concours de Posters 2011* du métro de Fukuoka²²), on trouve : « Fais la file, tout le monde te regarde » (*mina miteiru yo !*), « Si tu pouvais sentir le regard des autres! » (*shisen wo kanjitara !*), « Laisse tomber le portable, on te regarde » (*miraretemasu yo!*). C'est également ce qu'on lit dans la rue sur un panneau incitant à ramasser les déjections de son chien : « Tout le monde le voit, votre comportement » (*Mirarete imasu, anata no mana*).

Le regard social est également présent à travers le rappel de ce que le comportement est une affaire collective : « Tous ensemble, faisons progresser les bonnes manières dans le train » (*Mina de kôjô, shanai mana*), « Réalisons-le ensemble... le ticket du sourire » (*Mina de tsukurô... egao no kippu*). On le lit aussi à travers l'évocation de la réciprocité : si vous le voyez, les autres le

²⁰ Ne pas occuper trop d'espace sur les banquettes, ne pas parler fort, ne pas utiliser son téléphone, ne pas écouter de musique au casque, ne pas se maquiller dans les wagons, ne pas manger ou boire, ne pas courir pour attraper son train, céder la place aux personnes prioritaires, ne pas marcher (*sic*) dans les escalators, etc.

²¹ Seuls les comportements violents ou les attouchements sont considérés comme des délits et peuvent être sévèrement punis (néanmoins même dans ces cas la peine associée n'est pas indiquée sur les affiches).

²² *Dai 25 kai Fukuoka-shi chikatetsu jousha mana postaa konkuuru* (affiches en ligne). Ces affiches ont été composées par des lycéens et non par l'institution elle-même. Cependant, ce qui m'intéresse est qu'elles ont bien été *sélectionnées* puis affichées dans les stations et dans les trains à l'intention du public.

voient aussi. On montre par exemple de mauvaises actions, et on écrit : « Et vous, ce que vous faites, c'est bien ou c'est mal ? (*Jibun no shita koto, batsu or maru ?*), « Et vous, lequel êtes-vous parmi ceux-là ? » (*Anata wa dotchi ?*) « Et vous, ce comportement ne vous gêne pas ? » (*Anata wa, ki ni nattenai ka ?*)²³

Par contraste, les campagnes de civisme dans les transports français sont rares. À Paris, il y en a eu trois entre 1986 et 2011. Si on en regarde le contenu, on observe que la notion de *regard des autres* y est totalement absente. Celle de *gêne des autres* apparaît sur deux affiches sur quinze, et le terme *tout le monde* sur deux affiches également²⁴.

Par ailleurs, plusieurs éléments sont à noter.

- D'abord, les usagers français ont tendance à considérer ces affiches comme « moralisatrices », « infantilisantes », « culpabilisantes » ou « stigmatisantes »²⁵. Cela signifie qu'une part d'entre eux ne reconnaît pas à la RATP le droit de leur rappeler que certaines actions sont inciviques ou délictueuses. Cela nous renvoie sans doute aux notions évoquées dans la première partie : la *légitimité de la révolte*, et le fait que les institutions (principalement l'État et les organismes de transport) sont vues comme *la classe ennemie universelle*. Pour

²³ Un autre exemple est celui du comportement des fumeurs. Les cigarettes sont fortement taxées dans les deux pays, mais au Japon, aucune loi n'interdit spécifiquement de fumer dans les lieux publics. Ce sont les restaurants, les compagnies de transport public, les lieux touristiques etc. qui se chargent d'interdire certaines zones au tabac et d'aménager des espaces fumeurs. De plus, plutôt que de tenter d'influencer les fumeurs par des campagnes mettant en scène les dangers du tabac sur la santé, les campagnes japonaises se portent sur la gêne que les fumeurs occasionnent aux autres. Une affichette montre par exemple un petit personnage dont le panache de fumée coupe la route d'une autre personne, pourtant loin de lui. Le texte commente : « Je fais pourtant attention, mais ma fumée atteint les autres ». Autrement dit, l'accent est mis sur la gêne occasionnée à l'autre et non sur les dommages personnels causés par le tabac.

²⁴ Dans un des deux cas, *tout le monde* n'est pas un collectif mais renvoie plutôt à « chacun, individuellement ». On trouve également le slogan *Partageons plus*, mais dans ce cas aussi, la notion de partage renvoie moins au collectif qu'à la division à part égale, pour chacun individuellement, des biens à disposition.

²⁵ Voir www.vivelapub.fr : « la ratp a-t-elle raison de nous infantiliser avec des messages culpabilisants ? » ou encore www.quoi-maligne.fr : « Campagne RATP de sensibilisation au civisme : les mamans en colère ».

détourner ce problème, les communicateurs de la RATP emploient plusieurs stratégies : d'abord, ils évitent de parler de « comportement », « courtoisie », « savoir-vivre », « bonnes manières » ou « politesse », qui correspondraient plus ou moins au japonais *mana*, mais qui d'une part sont désuets, d'autre part provoqueraient sans doute chez les usagers ce sentiment de se voir faire la morale. À la place, ils évoquent des « campagnes de communication » ou « campagnes de civisme ». À une occasion, ils forgent le slogan « *Objectif respect* », sans doute à l'intention des jeunes et avec un terme censé leur parler, comme on l'a vu plus haut (observation 4).

- Ensuite, ces campagnes utilisent souvent la distance, l'humour, ou encore l'anthropomorphisme (à la manière de La Fontaine), sans doute justement pour échapper au jugement de « moralisatrices »²⁶.
- Enfin, notons que les campagnes françaises, au contraire des campagnes japonaises, traitent d'une variété de problèmes allant du simple manque de politesse au délit grave, dans un mélange qui montre que pour la population générale, ces problèmes relèvent sans doute du même niveau de gravité ou d'acceptabilité²⁷.

²⁶ La première d'entre elles met en scène un « Homo Modernicus », qui ne gare pas son mammoth dans les couloirs de bus ou qui ne déchire pas les banquettes avec ses outils de silex. L'humour y est basé sur le décalage entre l'homme préhistorique (sauvage) et l'homme moderne (censé être civilisé).

La seconde présente des animaux anthropomorphes qui bousculent les usagers ou sautent les portillons. Là encore, l'humour est basé sur un décalage entre l'animal (sauvage) et l'homme (censé être civilisé). Par ailleurs, ces affiches s'accompagnent de petits couplets humoristiques comme « *Qui bouscule 5 personnes en montant / Ne partira pas plus vite pour autant* », ce qui rappelle d'autant la méthode de La Fontaine.

Enfin, la troisième campagne (2011) met en place des slogans plus sophistiqués, toujours sur le plan humoristique. L'une des affiches dit par exemple : « Jean-Luc a un prénom. Ce n'est donc pas la peine de le traiter de tous les noms » (on suppose que Jean-Luc est le chauffeur du bus) et elle ajoute : « Merci de vous adresser au conducteur et aux autres passagers avec courtoisie ».

²⁷ Par exemple, dans ces campagnes, on trouve, parmi les incivilités bénignes : ne pas plier sa poussette, parler au téléphone, bloquer la porte pour monter, bousculer, cracher son chewing-gum, utiliser un strapontin aux heures de pointes, salir. Parmi les incivilités plus graves on trouve : refuser les places prioritaires, faire preuve

En conclusion, la notion de *regard social* n'entre pas en ligne de compte dans les exemples français énumérés ici. En revanche, si la notion de *légitimisation de la révolte* évoquée dans la première partie a un sens, elle pourrait expliquer le contenu des campagnes de civisme françaises, et la réaction d'une partie des usagers des transports en commun à leur rencontre.

Pour une chose, on y voit (comme on l'a vu dans la première partie) un déni de la gêne occasionnée et de la souffrance qu'on subit soi-même. Ici encore, il est sans doute abusif de dire que les Français dans leur ensemble approuvent les incivilités et les délits commis dans les transports et décrits dans ces campagnes de civisme, mais ils ne parviennent ni à se manifester contre, ni à accepter pleinement des campagnes qu'ils jugent moralisatrices, même s'ils ne sont pas eux-mêmes des perpétrateurs. Là encore, ils sont pris entre la nécessité de souffrir des incivilités et des délits et, dans leur système moral, l'obligation de les tolérer.

En revanche, j'ai dit que les comportements japonais, au moins ceux décrits dans cette section, se basaient sur le regard social²⁸. Autrement dit, les Japonais seront tentés de ne pas mal agir s'ils se savent sujets au regard des autres (connus ou inconnus) et les campagnes de civisme s'appuient en grande partie sur cette particularité²⁹.

d'agressivité vis à vis des passagers. Enfin, parmi les délits ou fautes passibles d'une amende : garer son véhicule dans les couloirs de bus, fumer dans le métro, faire preuve d'agressivité envers le chauffeur, faire preuve de violence, ne pas museler un gros chien dans les transports, ne pas payer son titre de transport, dégrader les véhicules (déchirer les banquettes).

²⁸ Ou plus exactement le regard des autres dans l'espace social maximal de chacun. J'y fais référence, dans mes travaux antérieurs, par le terme de *Séken*, qui désigne, pour une personne donnée, l'ensemble des personnes du monde qui peuvent interagir avec elle (voir note 17).

²⁹ La fraude, absente au Japon dans les transports en commun, en fournit un autre exemple. Bruno Vannieuwenhuyse me fait remarquer qu'il y a toujours devant les portillons un guichet avec un employé du métro. Dans la situation japonaise, il est difficile de passer sans payer parce qu'il y a toujours quelqu'un dont le rôle est de régler les problèmes et de renseigner les gens, mais aussi de s'assurer que tout le monde paye. En France, la présence du guichetier ne change rien car ceux qui ne paient pas leur ticket se moquent bien du regard de ceux qui les entourent.

2.2. *La permission sociale comme légitimation de l'incivilité*

Observation 10 (Japon) : garer son vélo là où c'est interdit (premier cas : suivisme)

Dans un parc public, les gens laissent tous leur vélo à un certain endroit. Sachant que si je fais de même, mon vélo risque d'être pris dans une masse compacte de vélos arrivés après moi, je laisse mon vélo sur une pelouse, à un endroit où en principe c'est interdit, et où il n'y a *aucun* vélo. Une heure plus tard, il y a plus de vingt vélos garés à côté du mien. Encore une heure plus tard, il y en a encore plus³⁰.

En me garant sur cette pelouse, j'ai suffi à créer un sentiment de licence, ou de *permission sociale*. De tels comportements peuvent être provoqués et reproduits. Contrairement à la France, où les gens vont plutôt chercher à éviter les effets de masse, les Japonais recherchent plutôt la licence que propose le comportement identique et préalable d'autres personnes.

Observation 11 (Japon) : ne pas respecter le feu piéton

La presse française présente souvent des images du grand carrefour de Shibuya où on voit une foule nombreuse attendant patiemment le feu vert avant de traverser. Cette image donne l'impression que les Japonais sont très disciplinés, par contraste avec les Français qui traversent n'importe quelle rue n'importe où. De même, les Français qui voyagent au Japon s'étonnent d'abord de ce que les feux piétons semblent systématiquement respectés. Puis ils s'aperçoivent que ce n'est pas le cas : il existe des situations dans lesquelles les Japonais traversent alors que le feu piéton est rouge. Pour cela, il faut que les trois conditions suivantes soient remplies :

Première condition : la rue à traverser est étroite (c'est le cas fréquent), ou bien la traverser dans les règles exigerait un long détour ou une longue attente (plus rare, mais pas exclu).

Seconde condition : il n'y a pas de trafic, ou en tout cas il y a une très large marge pour traverser (le prochain véhicule est au moins à une

³⁰ J'ai documenté cet épisode par des photos dans Azra 2011b, p. 122-123 (cité en note 1).

centaine de mètres).

Troisième condition : personne, ou au plus une ou deux personnes, sont en train d'attendre que le feu piéton passe au vert.

Si une ou plusieurs personnes sont déjà en train de respecter le feu piéton et d'attendre, même si les deux premières conditions sont remplies, on respectera dans la majorité des cas le feu piéton comme le font les autres.

Les deux premières conditions évoquées tendent à montrer que le risque et un facteur : de toute façon, on ne traverse pas quand la rue est large et qu'elle déverse un trafic dense³¹. Cependant, considérant que les Japonais ne sont pas particulièrement prudents dans d'autres situations de circulation en ville, on peut supposer que la prise de risque, en soi, est secondaire. Sur ce point, pour confirmer mes impressions antérieures, j'ai fait une rapide observation d'un carrefour comportant une grande rue et une rue étroite (4 mètres de large). Il apparaît que lorsque personne n'attend au feu pour traverser la rue étroite, piétons et cyclistes qui arrivent la traversent, ne respectant pas le feu. Cependant, si quelqu'un s'arrête, piétons et cyclistes qui arrivent ensuite tendent presque tous à s'arrêter aussi et à respecter le feu. Il y a donc, comme dans le cas des vélos de l'observation 10, un sentiment de *permission sociale* qui détermine si on va ou non exercer une transgression.

2.3. La demande d'indulgence (*Amaé*), appliquée aux comportements inciviques

Observation 12 (Japon) : comportements impliquant une gêne pour l'autre

Dans le Japon de tous les jours, certains comportements inciviques sont d'autant plus surprenants pour le Français qu'ils sont fréquents et répétés et qu'ils s'exercent au vu de tous, alors qu'ils sont justement perpétrés par des personnes censées se soucier du regard des autres.

Parmi ceux-ci, les cyclistes qui garent leurs vélos devant les portes, qui

³¹ En France, le même facteur entre en compte, mais il est moins proéminent qu'au Japon : on tend à traverser dans des conditions plus risquées, laissant peu de marge à l'erreur, obligeant même parfois les conducteurs à ralentir. La loi française a d'ailleurs changé récemment dans le sens des comportements : on peut désormais traverser n'importe où si on lève la main, les véhicules étant alors censés s'arrêter.

gênent le passage des personnes âgées, ou qui bloquent les vélos de personnes arrivées avant eux (qui s'étaient, elles, correctement rangées). Plus surprenants encore sont les automobilistes ou les motards qui garent leurs véhicules sur les places réservées aux handicapés, les cyclistes qui se garent sur les bandes-guides permettant aux aveugles de se déplacer, et les commerçants qui disposent leurs caisses de produits sur ces mêmes bandes-guides.

On est tenté d'émettre l'hypothèse selon laquelle ces comportements sont ceux d'une petite catégorie de la population (les délinquants, les jeunes, les classes défavorisées en révolte), mais cette hypothèse ne supporte pas l'observation : toutes sortes de Japonais se comportent ainsi. Hommes, femmes, jeunes, personnes âgées, *salarymans*, mères de famille avec de petits enfants, étudiants, enseignants de mon université, ouvriers, clochards, tous peuvent à un moment ou un autre exercer un de ces comportements.

Comment est-ce possible dans un monde de regard social ? C'est la question à laquelle je vais tenter de répondre à partir d'autres observations.

Observation 13 (Japon) : garer son vélo là où c'est interdit (second cas : indulgence)

Devant la bibliothèque municipale, il y a aux heures d'ouverture une marée de vélos. Beaucoup ne sont pas garés dans les espaces réservés. L'institution essaie d'en endiguer le flot avec des barrières et des affichettes (« Ceci est le passage pour les piétons », par exemple).

Ce jour-là, plusieurs vélos sont garés hors de la zone réservée, dont un vélo avec siège bébé sur la bande-guide pour aveugles. Arrive un homme de la cinquantaine. Celui-ci gare son vélo derrière le précédent, toujours sur la bande-guide pour aveugles, et bloquant de plus la sortie de la zone réservée.

À ce moment s'approche un gardien de la bibliothèque. On peut supposer qu'il va s'adresser à l'homme pour lui dire de dégager le passage. Non. Il le laisse rejoindre la bibliothèque sans rien lui dire.

Le gardien se dirige alors vers le vélo au siège bébé et y attache un papillon qui dit : « Ne vous garez pas sur les bandes-guides ». Puis il déplace ce vélo pour le garer correctement. Ensuite, il fait de même avec le vélo de

l'homme qui vient de partir. Finalement, il range dans l'espace réservé plusieurs vélos mal garés. Mais l'un d'entre eux étant attaché à une barrière par un antivol, il renonce et le laisse où il se trouve.

Un quart d'heure plus tard, la propriétaire du vélo au siège bébé sort de la bibliothèque et se dirige sans hésitation vers son vélo, comme si elle savait déjà qu'elle le trouverait à une place différente de celle où elle l'avait laissé.

Dans les espaces ouverts de grandes institutions telles que l'université ou la bibliothèque municipale, à ma grande surprise, j'ai constaté que les gardiens déplacent, un par un, et de leurs propres efforts, les vélos mal placés, pour les aligner dans les zones légitimes. Pour moi, ce déplacement des vélos ressemble à une sanction pour ceux qui se comportent bien (en effet, leur vélo se retrouve plus serré, voir complètement coincé) et une récompense pour ceux qui ne se fatiguent pas à trouver une place légitime. Cependant, comme on va le voir, il n'y a dans ce système ni punition ni récompense, mais demande d'indulgence réciproque.

Dans le système français, l'institution impose une *règle*, et celle-ci est associée à une amende ou à une punition pré-déterminée. Beaucoup de gens la transgressent en *légitimant leur acte par leur inimitié vis à vis de la caste ennemie* que représente l'institution (« la règle est absurde », « C'est injuste », « La règle avantage d'autres groupes sociaux », etc.)

Faisons une parenthèse. Dans le système japonais, un parent, un enseignant ou un chef sont en position *Ué*, ce qu'on pourrait traduire par « supérieur »³². Mais contrairement au système français, le rôle premier de la personne en position *Ué* n'est pas de donner des ordres et d'imposer des sanctions, mais de *faire des suggestions* et d'*exercer une certaine indulgence*. C'est que Doï (1971) a appelé *Amaé*³³, ce qu'on pourrait traduire par « le besoin de se faire aimer ». Ce besoin s'exerce dans les deux directions, de l'enfant vers la mère et inversement, du subordonné vers le supérieur et inversement, etc.

³² Voir Azra 2007, p. 83-86, et Azra 2011b, p. 18-19 et 114-115 (cités en note 1).

³³ Takéo Doï, *Le jeu de l'indulgence (étude de psychologie fondée sur le concept japonais d'amae)*, L'Asiathèque 1991 (édition originale 1971 : *Amae no kôzô*, Kôbundô). Voir aussi Azra 2011b, p. 120-121.

Mon hypothèse ici est que l'institution est considérée par l'usager comme *Ué*, et qu'elle exerce son rôle de suggestion (par exemple en proposant de se garer dans certaines limites) mais aussi son rôle d'indulgence (en ne sanctionnant pas les contrevenants, et en leur fournissant même le service de garer convenablement leur vélo).

Voici plusieurs arguments soutenant l'idée selon laquelle la question du stationnement erratique des vélos au Japon (et comme on va le voir d'autres formes d'incivilités) est une forme d'*Amaé*.

- D'abord, le comportement général est immature (je me gare où je veux, j'ignore la gêne pour les autres cyclistes, pour les piétons, pour les handicapés). C'est un comportement *petit enfant / mère* rapporté au couple *usager / institution*. Ensuite, ce comportement se base sur l'indulgence et la tolérance des institutions (qui ne sanctionnent pas les vélos mal garés) et des autres usagers (qui supportent la gêne en silence, alors qu'en France ils ne manqueraient pas de protester). Or, ***immaturité*** et ***indulgence*** font partie des composants qui constituent l'*Amaé*.
- Curieusement, les contrevenants tendent à se serrer autour des zones autorisées ou à s'y entasser de façon anarchique, alors que finalement la gêne serait moindre s'ils se garaient carrément ailleurs (de l'autre côté de la rue par exemple). Un étudiant japonais m'a expliqué que les gens préfèrent se garer ainsi, car même s'ils provoquent une gêne, ils laissent implicitement le message : « *Je fais de mon mieux* ». C'est bien qu'il y a une demande d'indulgence de la part de l'usager.
- Dans le même ordre d'idée, la personne qui bloque partiellement ou complètement le passage dit implicitement « *Sumimasen* » ou « *O-négai shimas* ». En même temps qu'elle commet une incivilité, elle s'adresse implicitement au gardien qui déplacera son vélo pour le ranger à une place légitime. S'il n'y a pas de gardien, elle s'adresse à l'institution, à la ville, etc.
- Les contrevenants ont une confiance absolue dans le fait que leur vélo ne sera pas emmené trop loin ni dégradé, que ce soit par l'institution ni par les autres usagers. Cet élément de ***confiance*** est aussi l'un des composants de l'*Amaé*.
- En France, l'usager porte la responsabilité de son attitude vis à vis des

demandes de l'institution, et il s'attend à être sanctionné s'il n'y répond pas. Comme on dit, «il prend ses risques». Au Japon, c'est la personne en situation *Ué* qui porte la responsabilité de ce que les choses se passent bien³⁴. Ainsi, le fait qu'une institution comme la ville, la bibliothèque municipale, l'université ou le supermarché soit, au final, responsable de la qualité du parking (comme l'atteste le fait que les gardiens rangent les vélos à la place des usagers et qu'ils n'exercent aucune sanction) tend à montrer qu'elle est en position *Ué* et qu'elle joue un rôle protecteur. C'est un autre indice d'*Amaé*.

- Ceci se manifeste aussi dans le fait que le gardien, dans l'épisode dont j'ai été témoin, attend que le contrevenant soit parti pour déplacer son vélo et le ranger. S'adresser directement à lui et exiger qu'il déplace lui-même son vélo aurait correspondu à une forme de sanction.
- Enfin, la situation ne correspond pas, dans la plupart des cas, à une simple situation de rapport *Ué/Shita* entre usagers³⁵. En effet, comme on l'a dit, des gens de tous âges, de tous sexes et de toutes conditions peuvent à un moment ou un autre garer leur vélo dans un endroit gênant. Il s'agit d'un rapport entre l'utilisateur et ***l'institution***.

On va voir cependant ci-dessous qu'il y a aussi un sous-ensemble de ces situations qui concernent les comportements ***d'usager à usager***.

³⁴ C'est le cas par exemple dans le rapport enseignant/étudiant à l'université. En France, les étudiants sont responsables de leur propre présence et du rattrapage des cours auxquels ils se sont absentés. Ils doivent s'assurer de pouvoir suivre le cours (apporter leur livre, leur matériel, leurs lunettes). Ils sont censés se manifester spontanément quand quelque chose ne va pas. En aucun cas l'enseignant ne se soucie-t-il de ces questions. Au Japon, par contraste, les étudiants qui se sont absentés attendent de l'enseignant qu'il leur fournisse les photocopiés manquants, qu'il les excuse pour avoir manqué des tests, et qu'il considère que les contenus qu'ils n'ont pas suivis n'ont pas à être connus. L'enseignant doit s'assurer que tout se passe bien pour ceux qui ont oublié leur matériel. Les étudiants en difficulté ne se manifestent pas et c'est en quelque sorte à l'enseignant de *deviner* ou de *s'assurer* que les choses se passent bien.

³⁵ On verra cependant que d'usager à usager, il y a parfois des effets résiduels s'apparentant à *Ué/Shita* (par exemple : «Je suis un homme, je suis plus âgé, et donc je considère que je peux forcer le passage »).

2.4. Une forme particulière d'Amaé : la promesse de réciprocité (O-tagai)

Observation 14 (Japon) : garer son vélo là où c'est interdit (troisième cas : réciprocité)

Si je laisse mon vélo dans les places réservées (devant un supermarché, par exemple), j'ai toutes les chances qu'à mon retour il soit bloqué par un ou plusieurs autres vélos garés derrière. Cette situation, qui m'agace profondément, semble normale aux Japonais. Les personnes bloquées semblent même faire tous leurs efforts pour dégager leur vélo *autant que possible sans bouger les vélos qui les bloquent*. Une Japonaise m'a dit : « Aucun Japonais ne se fâcherait pour ça » alors qu'un Français m'a fait le commentaire suivant : « Ça m'énerve aussi. On dirait que les personnes qui bloquent les autres sont totalement inconscientes de la gêne occasionnée ».

Observation 15 (Japon) : la circulation à vélo

Sur la grande avenue que je prends deux fois par jour, les vélos circulent sur un trottoir de deux mètres de large environ, où marchent peu de piétons, mais où la circulation cycliste est dense. Comme il n'est pas décidé dans l'esprit des cyclistes si on doit rouler sur la droite ou la gauche du trottoir, un grand nombre de rencontres face à face donnent lieu à des évitements hésitants et à des changements de direction de dernière seconde.

Les règles japonaises du code de la route régissant la circulation des vélos sont, pour certaines, floues, parfois contradictoires, elles ne sont pas accompagnées d'amendes, et elles sont méconnues du public³⁶. En particulier,

³⁶ Pour une chose, la loi sur la circulation des vélos a changé sans que le public en soit spécialement conscient. Avant 2008, le code de la route (*dōrokōtsuhō*) obligeait les vélos à rouler sur le côté de la route "comme un véhicule". Mais en raison du danger, lors de la réforme de juin 2008, il a été précisé que les moins de 13 ans et les plus de 70 ans pouvaient rouler sur les trottoirs, et que les autres cyclistes devaient rouler sur la chaussée, sauf permission contraire (pistes cyclables, ou panneau autorisant la co-circulation des piétons et des cyclistes). À présent, il est annoncé que la loi sera à nouveau changée pour permettre aux cyclistes de rouler sur les trottoirs de plus de trois mètres de large (*Asahi Shōgakusei Shinbun*,

les vélos roulent sur les trottoirs bien que ce ne soit en principe autorisé que dans certains cas précis.

Ce flou fait que dans de nombreux cas, le comportement à adopter n'est pas clair : sur un trottoir, deux vélos se croisent-ils par la droite ou par la gauche ? À un angle de rue, qui prend la trajectoire courte et qui doit prendre le virage large ? Quand une voiture arrive d'une rue transversale et qu'un vélo la traverse, qui est prioritaire ? Dans tous ces cas, le comportement s'ajuste au coup par coup.

L'une des attitudes les plus communes est que quand deux personnes doivent se croiser, elles bougent chacune de son côté de la moitié de l'espace nécessaire. Autrement dit, on se dit implicitement : « Je modifie un peu ma trajectoire, et vous faites de même ». En France, le plus souvent, l'une des

décembre 2012). Deux faits sont à constater : d'abord, que l'usage est en contradiction absolue avec ces règles (tout le monde roule sur tous les types de trottoirs, même très étroits ou très encombrés, et presque personne ne roule sur la chaussée). J'ai demandé à deux reprises des éclaircissements à des agents de police. Aucun n'a pu me dire clairement quelles étaient les règles de circulation des vélos, et pour cause : rouler sur les trottoirs étant une tolérance, ils ne pouvaient sans doute pas me le conseiller ; cependant, l'immense majorité des cyclistes japonais empruntant les trottoirs, ils ne pouvaient sans doute pas non plus prétendre que la chaussée était la seule option. D'ailleurs, la loi est en contradiction sur plusieurs points. Par exemple, elle stipule que le vélo est un véhicule, et qu'il doit donc rouler à gauche de la chaussée. Cependant, un cycliste qui se comporterait comme un véhicule (en empruntant une voie centrale pour tourner, par exemple) serait en faute, car un vélo doit traverser aux passages-piétons. Par ailleurs, si on trouve facilement sur le net des explications relevant des dommages et intérêts en cas d'accident entre cyclistes, je n'ai pu trouver aucune explication sur la circulation des vélos sur les trottoirs. Sans doute pour les mêmes raisons : la situation est à la fois universelle, et, dans l'esprit des institutions, inexistante. Cette confusion des règles et leur contradiction avec l'usage font que la plupart des Japonais en ignorent le contenu exact.

Le contraste avec la situation française est marquant. En France, rouler à vélo sur le trottoir est passible d'amende de 90 euros. (article 412-7 de code la route). Les vélos doivent se comporter comme tous les autres véhicules, bien que des adjonctions au code aient été portées ces dernières années (droit d'emprunter les files de bus, puis droit d'emprunter les sens interdits). Je n'ai pas fait d'enquête, mais je pense que la majorité des cyclistes connaissent ces règles, sachant aussi qu'elles sont simples, non-ambiguës, et qu'elles sont associées à des amendes (ce qui n'implique pas qu'ils les respectent, comme on l'a vu dans la première partie).

personnes conserve sa trajectoire, et l'autre cède le passage. C'est le principe même du code de la route à la française : il s'attache à déterminer les cas de *priorité*, et chacun sait à peu près qui est prioritaire dans une situation donnée³⁷.

En ce qui concerne la circulation à vélo (observation 15), je pense qu'on peut conclure sans risquer de se tromper qu'on est dans une situation de ***réciprocité*** (*O-tagai*) : « Je me pousse, tu te pousses », ou encore « Tu te pousses cette fois-ci, je me pousserai la prochaine » (l'expression implicite étant « *O-tagai-sama* »).

Je fais maintenant l'hypothèse que dans l'autre cas, celui des vélos mal garés et d'autres comportements anarchiques qui provoquent une gêne (observation 14), on est également dans une situation d'*O-tagai*, et que celle-ci est un sous-ensemble des situations d'*Amaé* évoquées plus haut (observation 13). En effet, on a vu que dans le cas où on demande implicitement à l'institution (*Ué*) d'excuser un comportement, on est dans une situation d'*Amaé*. Ici, c'est aux personnes qu'on gêne qu'on fait la même demande implicite : « Je bloque ton vélo, mais toi, ou ton frère, bloquez le mien demain ». C'est également une situation d'*Amaé*, avec ceci de particulier que la position *Ué/Shita* reste dans le flou et qu'on considère qu'il y aura, à un moment ou un autre, *réciprocité*.

Observation 16 (Japon) : le cas des handicapés et des places réservées

Comme je l'ai dit, on voit couramment des gens ranger leurs vélos sur les bandes-guides destinées aux aveugles. J'ai même vu un fleuriste et un marchand de légumes ranger leurs caisses sur ces bandes, ou juste au bord, ce qui fait qu'un aveugle qui viendrait à passer risquerait la chute. De même, les places de stationnement pour handicapés sont très souvent ignorées.

Dans le métro, il existe des places réservées par priorité aux femmes enceintes, aux personnes accompagnées de petits enfants, aux blessés et

³⁷ Il me semble même que les Français font des calculs de priorité complexes, tels que : « Je sors d'un parking en voiture, je ne suis donc pas prioritaire ; mais ce vélo roule sur le trottoir, il est donc dans son tort ; toutefois, il est le plus léger, il est donc sans doute prioritaire après tout, et je vais le laisser passer ». Ce sont ces calculs, basés sur le risque d'être en tort, qui régissent la circulation ordinaire.

aux personnes âgées. Il n'est pas interdit de s'y asseoir à condition de céder sa place si nécessaire. L'un des problèmes est que les Japonais, de façon générale et d'ailleurs pour des raisons de politesse, ne regardent pas autour d'eux. D'autres aussi ferment les yeux et somnoient. Un autre aspect de la question et qu'ils ont souvent de grandes difficultés à interagir verbalement avec des inconnus. Ils préfèrent alors ignorer la personne plutôt que de risquer une interaction qui va provoquer de la gêne. Enfin, sachant qu'une personne âgée par exemple ne demandera jamais à ce qu'on lui cède la place, les personnes qui occupent ces banquettes, au final, ne les cèdent pas³⁸.

Pour des raisons historiques que j'ai évoquées dans la première partie, les comportements ci-dessus (observation I6) sont surprenants, pour ne pas dire choquants, pour beaucoup de Français.

En France, les installations pour handicapés sont beaucoup plus rares qu'au Japon³⁹, mais les gens n'hésitent pas à prêter main forte. D'une façon générale, les Français n'ont pas peur de se parler dans la rue, et ne ressentent pas de gêne à proposer leur aide ni à se la voir refusée. Ils peuvent également s'associer spontanément pour aider un handicapé dans un fauteuil à descendre un escalier du métro. En effet, ils n'ont pas besoin d'une

³⁸ Les affiches du concours du métro de Fukuoka l'expriment ainsi. Une affiche dit : « Alors, on fait encore semblant de ne pas voir? » (*Mata, mite minu furi ?*). Une autre montre deux jeunes femmes plongées dans une conversation, et qui ne voient pas une personne âgée. Une autre encore montre un jeune homme qui a vu une femme enceinte mais n'ose pas bouger. Le commentaire dit : « Ce qu'il te faudrait, c'est du courage » (*Hitsuyô na no wa, yûki*). Enfin, une affiche montre une vieille dame, une femme enceinte, une mère avec un petit enfant et une lycéenne dans le plâtre, avec le commentaire : *Thank you for your kindness*. Il va sans dire que ces personnes ne sont pas étrangères, et qu'il est invraisemblable qu'elles parlent anglais. Mais sachant que dans certaines affiches, publicité, panneaux, l'usage de l'anglais est destiné à éviter des expressions japonaises qui pourraient provoquer un sentiment de gêne, on peut supposer qu'en utilisant l'anglais on évite ici l'évocation d'une interaction verbale gênante. À noter aussi que la personne qui cède effectivement sa place n'est pas visible sur l'affiche elle-même.

³⁹ De nombreuses stations de métro n'ont pas d'ascenseurs ; tous les bâtiments publics ne sont pas équipés de rampes pour les fauteuils roulants ; les guides pour aveugles sont encore limités à une simple bande devant les feux, etc.

structure *Ué/Shita* pour effectuer une tâche à plusieurs⁴⁰. Assister un handicapé, céder sa place à une personne âgée, aider une personne avec une poussette leur procure un sentiment de satisfaction. Ils accordent aux handicapés et aux personnes faibles des droits spéciaux.

Par contraste, au Japon, les installations pour handicapés sont nombreuses, mais il apparaît que l'aide aux handicapés dépend de la société, pas du *Séken*. D'abord, au contraire des Français, les Japonais répugnent à parler à des inconnus, et ils ressentent de la gêne à proposer leur aide (observation 16). Ils ne peuvent certainement pas s'associer spontanément pour aider un handicapé, car ils ont besoin d'une structure *Ué/Shita* pour effectuer une tâche à plusieurs. De plus, dans la société japonaise en général, on tend à considérer que chacun peut accomplir toutes les tâches (c'est ce que j'ai présenté ailleurs comme « les rôles sont interchangeable »)⁴¹. Je soupçonne que les handicapés, les personnes âgées, les femmes enceintes etc. voient mises à leur disposition par les institutions des *installations* spéciales, justement pour que ces personnes puissent faire dans la ville un parcours *normal*. Mais elles ne se voient, ni par les institutions, ni par le commun des citoyens, accorder de *droits* spéciaux.

Ainsi, le cycliste qui bloque un accès pour handicapés, le fleuriste qui met ses cageots sur la bande-guide, etc. se comporte *ni plus ni moins* comme toute autre personne qui se gare anarchiquement dans une installation commune, ou comme tout commerçant qui met ses étalages dans le passage. Les installations, qu'elles soient ou non pour handicapés, sont des installations comme les autres, justement parce que les handicapés sont des gens comme les autres (ou, disons, sans droits spéciaux). S'applique alors la règle de la *réciprocité* (observations 14 et 15), accompagnée de la même demande implicite : « Excuse-moi, j'ai besoin de cet espace » ; « Je bloque ton passage, mais tu bloqueras le mien demain ».

La situation des places réservées dans le métro s'explique de la même façon : au fond, tout le monde est logé à la même enseigne, et même si des *sièges* spéciaux existent, *il n'y a pas de droits spéciaux*.

⁴⁰ Voir Azra 2011b, p. 19 (cité en note 1).

⁴¹ Voir Azra 2008 (« *Identité* et *Rôle* ») ; voir aussi Azra 2011b, p. 26-27 et 156-157 (cités en note 1).

2.5. Les limites d'Amaé dans l'espace public

Observation 17 (Japon) : les comportements "normaux" mais "à caractère abusif"

1. Comme on l'a vu, comme il n'est pas clair dans l'esprit des cyclistes si on doit rouler à droite ou à gauche du trottoir, un grand nombre de croisements entre cyclistes donnent lieu à des évitements hésitants et à des changements de direction de dernière seconde. Mais il arrive aussi que certains cyclistes forcent le passage.
2. Devant les supérettes et les supermarchés, il est fréquent que quelqu'un se gare dans le passage d'entrée. On peut considérer que c'est dans la limite du normal tant qu'il reste de la place pour passer. Mais qu'en est-il quand le passage est *entièrement* bloqué ? Ou, comme je l'ai vu, qu'on se gare en interdisant l'accès aux charriots du supermarché ?

On a maintenant compris que certains comportements qu'on peut considérer comme des incivilités sont normaux dans l'une ou l'autre société (pour donner deux exemples simples, ignorer les feux piétons en France et garer son vélo de façon qui peut être gênante au Japon). Ceci parce que ces comportements correspondent à des notions fondamentales de chaque société (*légitimité de la révolte* en France et *Amaé* au Japon). Néanmoins, dans chacune des deux sociétés, il est des comportements qui dépassent la mesure. On pourrait parler d'**abus de la notion**. Par exemple, en France, celui qui dégrade l'environnement urbain abuse de la *légitimité de la révolte* reconnue par la société. Au Japon, celui qui force le passage en jouant sur l'idée de *réciprocité* abuse de cette notion car il forcera le passage à tout moment sans offrir de réciprocité à quiconque⁴².

Ces cas abusifs m'amènent à penser que pour tout un chacun, ce n'est peut-être pas la notion qui explique le comportement mais le comportement qui serait légitimisé par la notion. Autrement dit, si A commet une incivilité

⁴² Par ailleurs, si dans l'espace public japonais les usagers sont en principes "égaux" (ce qu'il faut comprendre comme non intégrés à une structure verticale, au contraire de ce qui passe dans leur entreprise, leur école ou leur famille), il y a des effets résiduels de type Ué/Shita : certains hommes ne cèdent pas le passage aux femmes, certains hommes âgés ne cèdent pas le passage aux plus jeunes, etc.

donnée, il la commet parce que ça l'arrange (ne pas payer son ticket, laisser son vélo n'importe où, soulager sa frustration) mais il la justifie, dans l'une ou l'autre société, par une notion partagée par les membres de cette société (par exemple *légitimité de la révolte* en France et *Amaé* au Japon).

Observation 18 (Japon) : autres cas d'incivilités

D'autres incivilités courantes sont assez surprenantes dans le sens où elles sont largement répandues, et ne sont sanctionnées d'aucune amende.

Ainsi, le responsable d'une association de quartier m'a dit que 60 % des cyclistes roulaient la nuit sans éclairage. J'ai confirmé cette proportion en faisant un décompte sur un trajet que j'emprunte. Moi-même, j'ai roulé un moment sans lampe. J'ai été arrêté par la police qui m'a signalé que l'éclairage était obligatoire. Moi et les autres personnes arrêtées ce jour-là sont reparties sans amende. En France, rouler sans éclairage est passible d'une amende de 11 euros pour chaque lampe ou catadioptré manquants.

Dans un autre registre, on peut dire que tout panneau « *Pêche interdite* » au Japon attire à son pied un ou plusieurs pêcheurs. En France, la pêche sauvage est sujette à des amendes variables, de l'ordre de 50 euros.

En revanche, on peut soudain trouver des menaces policières qui semblent hors de proportion. Par exemple, un panneau au bord d'une voie urbaine annonce que d'y jeter des ordures est passible d'une amende allant jusqu'à 100 000 euros (*sic*) et d'une peine allant jusqu'à cinq ans de prison ! En France, le déversement sauvage d'ordures va de 50 à 150 euros, 1500 euros si un véhicule est utilisé.

Une telle disproportion de traitement des problèmes (aucune amende dans la plupart des cas, et cent mille euros dans l'autre) marque justement la limite d'*Amaé* face aux abus. Quand une situation d'*Amaé* est installée, on installe des panneaux, des barrières, on colle des affiches de plus en plus grandes. Mais c'est en général sans effet. ***L'institution doit considérer une toute autre échelle de répression si elle veut rendre clair qu'elle est sortie du domaine de l'Amaé.*** Ce qui explique le passage soudain d'une indulgence totale pour la plupart des petits délits à une soudaine amende de cent mille euros dans tel ou tel cas.

Observation 19 (Japon) : le cas des vols de vélos et de parapluies

À mon arrivée au Japon, j'ai tout de suite été frappé par le fait que les objets "perdus" n'étaient jamais "volés". En France, la moindre écharpe oubliée dans une salle de classe disparaît presque immédiatement. Mais au Japon, elle pourra y rester pendant plusieurs semaines. Un sac oublié dans le train sera retrouvé en bout de ligne.

Et pourtant, de façon très mystérieuse, il y a deux items qui tendent à être volés au Japon : les vélos et les parapluies.

Il faut préciser qu'il s'agit de parapluies jetables et de vélos à bon marché, et dont l'antivol n'a pas été fermé⁴³. Mais toutefois, comment expliquer ces vols alors que par ailleurs un iPod oublié dans une classe peut y rester jusqu'à la semaine suivante, comme ça m'est arrivé ?

D'abord, il faut savoir que ces objets sont considérés par les Japonais comme des consommables : on achète souvent un parapluie quand la pluie se met à tomber et on l'abandonne quand elle cesse. Il en va de même, dans certains cas, pour les vélos à bon marché. On laisse son vélo à tel endroit en se disant qu'on viendra le chercher plus tard et les circonstances font qu'on le laisse.

Tout vol est un délit, mais dans ces cas le perprétateur se donne des excuses pour le commettre : il agit comme s'il s'agissait d'une circulation consentie des biens communs. C'est donc une forme d'*O-tagai* abusif, comme on en a vu plus haut (observation 17).

2.6. La relation entre Séken, Amaé et O-tagai

Toutes ces observations ne sont que des recherches préliminaires et

⁴³ J'ai été victime de plusieurs de ces vols. Des lycéennes qui sortaient d'une supérette au moment où la pluie redoublait sont parties avec mon parapluie que j'avais laissé à l'entrée. Par deux fois, dans deux universités différentes, on m'a volé mon vélo que j'avais oublié d'attacher. Une fois, j'ai assisté à ce qu'on pourrait appeler une "recherche de vélo volable" devant une gare. Un jeune homme a systématiquement secoué tous les vélos garés là, jusqu'à ce qu'il en trouve un qui ne soit pas attaché. Par ailleurs, il y a bien des vols de vélos neufs et de haute qualité, mais ceux-ci relèvent de la criminalité organisée et non d'"incivilités".

nécessitent d'être appuyées par des enquêtes et des références. Néanmoins, voici ce qu'à ce stade je peux dire des questions d'incivilités que j'ai observées au Japon :

Contrairement à la France, où incivilités, délinquance et mouvements sociaux sont liés par la notion de *légitimité de la révolte*, les incivilités au Japon ne me paraissent pas à première vue liées à la délinquance ni aux mouvements de contestation. Elles prennent place à l'intérieur de la sphère du regard social, le *Séken*.

- De façon générale, le regard social prévient les incivilités (par exemple, la présence du guichetier du métro rend difficile de ne pas payer son billet).

Néanmoins, il y a un certain nombre de cas où les incivilités sont licenciées :

- D'abord, quand un acte incivique est commis de façon générale et par le plus grand nombre, ou encore quand une ou plusieurs personnes commettent cet acte à un moment donné (traverser au rouge, garer son vélo à un endroit où jusqu'à présent personne n'était garé...). C'est ce que j'ai appelé *la permission sociale*.
- Ensuite, un acte incivique peut-être licencié par une demande d'indulgence de l'usager vers l'institution. C'est cette même indulgence que Takéo Doï désigne sous le terme d'*Amaé*⁴⁴.
- Une autre forme d'*Amaé* est celle qui s'exerce d'usager à usager, chacun demandant l'indulgence de l'autre. C'est ce que j'ai appelé *reciprocité*, ou *O-tagai*.

Ces quatre aspects du *Séken* expliquent à la fois la rareté des incivilités au Japon, leur caractère en général bénin (par comparaison avec la France), ainsi que certaines situations surprenantes ou abusives.

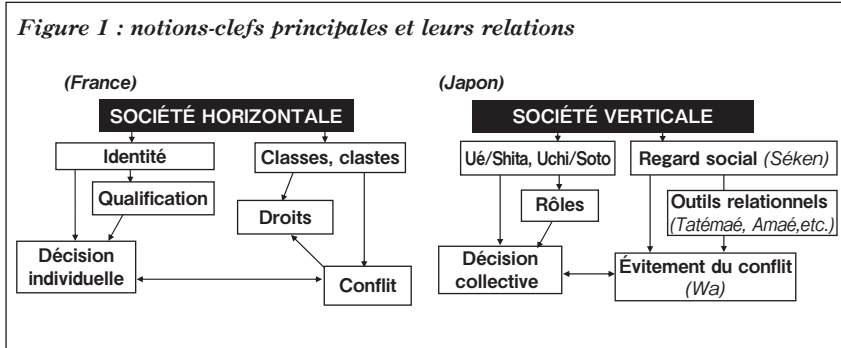
3. Conclusion

Dans mes travaux antérieurs, j'ai développé l'approche selon laquelle un

⁴⁴ Je m'aperçois d'ailleurs à l'occasion de cette étude qu'*Amaé*, comme l'avait soutenu Doï, occupe une place importante dans le système des relations interpersonnelles japonaises. Jusqu'à présent, je l'avais considérée comme relativement secondaire ; mais je vois maintenant qu'elle se comporte comme une interface entre *Séken* et *Wa*.

petit nombre de *notions-clefs* articulées entre elles pouvaient permettre d'expliquer un grand nombre de comportements dans chacune des deux sociétés étudiées.

La structure à laquelle j'étais arrivé était en gros la suivante⁴⁵ :



Cette fois-ci, une notion nouvelle s'est dégagée dans le cas de la France, celle de *Légitimité de la révolte* (ou plus simplement : *Révolte*).

Dans le cas du Japon, une notion ancienne, mais à laquelle je n'avais pas accordée une très grande importance, a pris un sens nouveau : celle d'*Amaé*. À vrai dire, *Amaé* faisait déjà partie, dans le schéma ci-dessus, de l'ensemble d'"outils relationnels" qui interviennent à différents moments pour maintenir la situation de *Wa*. *Amaé* n'y était pas seule : on y trouvait aussi *Honné/Tatémaé*, *Giri*, *Gimu*, etc. Il convient maintenant d'y ajouter *O-tagai*, qui s'est révélée être une forme particulière d'*Amaé*, celle dans laquelle la situation *Ué/Shita* n'est pas claire et dans laquelle on la remplace par une simple notion de réciprocité.

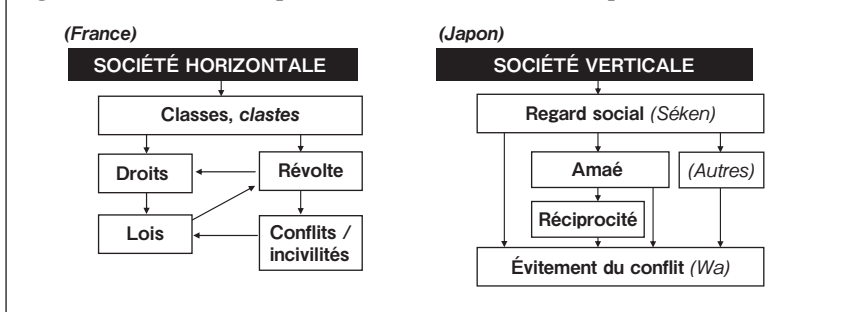
À la suite de quoi, je peux maintenant réviser et compléter la partie droite de chacun des deux schémas :

Pour une chose, la différence entre société horizontale et société verticale ne change pas. En revanche, des modifications sont apportées dans les parties concernant *conflit* (France) et *évitement du conflit* (Japon).

Dans une société horizontale comme la France, il y a un fort sentiment d'appartenir à des groupes sociaux donnés (la plupart horizontaux mais pas

⁴⁵ Voir Azra 2007 (« notions-clefs »), schémas p. 98, explications dans le texte.

Figure 2 : révision de la partie droite des deux schémas précédents



nécessairement tous), et que j'ai nommés "*castes*"⁴⁶. Ces *castes* sont en opposition et cette opposition est source de conflits. Ce qui manquait jusqu'à présent était l'élément qui permettait de faire la différence entre la volonté d'*évitement du conflit* de la société japonaise et la *permanence du conflit* (ce que j'ai appelé aussi *l'insurrection permanente*⁴⁷) qui sévit dans la société française. La notion de *légitimité de la révolte* nous fournit peut-être cet élément.

En effet, même si encore une fois ce travail ne constitue qu'une première approche, je peux résumer à présent les choses comme suit : la plupart des Français ressentent de l'inimitié envers d'autres *castes* que la leur, en général de niveau social supérieur, mais pas toujours (par ailleurs, on a vu que l'État, et de façon abstraite un ensemble d'institutions qui lui sont liées, constitue pour beaucoup ce qu'on pourrait appeler la *claste ennemie universelle*). Les conflits sont alors justifiés par un sentiment de *légitimité de la révolte*, sentiment qui trouve d'ailleurs sa source très loin dans l'histoire de France. Cette révolte s'appuie sur le sentiment d'avoir des *droits*, dont certains, mais pas tous, s'appuient sur la *Loi*. Le conflit peut, dans certains cas, la faire changer : par exemple, les mouvements étudiants de 2006 ont poussé à l'abandon du CPE. En ce qui concerne les questions d'incivilité qui nous occupent, le code de la route a été amendé plusieurs fois en raison du comportement des usagers (les piétons peuvent désormais traverser

⁴⁶ Voir note 2.

⁴⁷ Voir Azra 2011b, p. 154-155 (cité en note 1).

n'importe où, les cyclistes remonter les sens interdits, etc.). Ce qui apparaît nouveau dans cet ensemble, c'est que dans la situation française, **les incivilités sont des conflits comme les autres**, et qu'elles se rattachent tout aussi bien à la délinquance qu'aux conflits sociaux.

Dans une société verticale comme le Japon, le sentiment d'appartenance se fait à travers des colonnes sociales marquées par un intérieur et un extérieur bien déterminé, où tout le monde se connaît plus ou moins. À l'intérieur, le regard social est particulièrement fort ; à l'extérieur, par exemple dans la rue, il l'est beaucoup moins. C'est dans ce contexte que s'exercent nombre d'incivilités qu'on a décrites. Celles-ci seraient source de conflit si le regard social n'exerçait tout de même son effet. Les institutions, d'ailleurs, essaient de renforcer la conscience de ce regard social dans leurs campagnes de civisme. Néanmoins, certaines incivilités sont licenciées sans provoquer de conflit. L'*Amaé*, le sentiment d'indulgence décrit par Takéo Doï, est un des outils de cette tolérance. Par ailleurs, la *réciprocité (O-tagai)* est apparue dans ce travail comme une sous-forme d'*Amaé* licenciant certaines de ces situations d'incivilité. Ce qui est différent de la situation française, c'est que dans la situation japonaise **les incivilités ne sont pas en soi des formes de révolte ou conflit, mais plutôt des comportements comme les autres**, récusés ou licenciés **comme les autres comportements** par le regard social.