

Université de Montréal

LES TRIBULATIONS D'UN TRAMWAY MEURTRIER
ou le rôle de l'exemple dans l'argumentation philosophique

par
Caroline Allard

Département de philosophie
Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maître es arts (M.A.)
en philosophie

Septembre 1998

© Caroline Allard, 1998



B
29
U54
1999
V.005

Université de Montréal

LES TRIBULATIONS D'UN TRAMWAY MÉTRIQUE
ou le rôle de l'exemple dans l'argumentation philosophique

Caroline Albert

Département de philosophie
Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des arts et des sciences
en vue de l'obtention du grade de
Maîtrise en arts (M.A.)
en philosophie

Septembre 1999

© Caroline Albert, 1999



Page d'identification du jury

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

LES TRIBULATIONS D'UN TRAMWAY MEURTRIER
ou le rôle de l'exemple dans l'argumentation philosophique

présenté par :
Caroline Allard

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Daniel LAURIER
Daniel-Marc WEINSTOCK
Christine TAPPOLET

— mémoire reçu par le 98.12.16

SOMMAIRE

Ce mémoire de maîtrise se propose d'étudier le rôle de l'exemple dans l'argumentation philosophique, à travers l'utilisation faite par trois auteurs d'un exemple connu sous le nom du " Trolley Problem ". Ces auteurs sont Philippa Foot, Judith Jarvis Thomson et Frances M. Kamm.

Notre objectif sera de déterminer les enjeux et les conséquences de la récupération de l'exemple, une fois tiré de sa problématique originelle dans le texte de Foot, afin de le faire servir d'autres enjeux théoriques, ceux de Thomson et de Kamm. L'un des points charnières de ce mémoire consistera à examiner quelles sont les conditions dans lesquelles se font ces emprunts de l'exemple, ce qui les sous-tend. En effet, ces récupérations s'accompagneront invariablement d'une reformulation de l'exemple du tramway dans des termes théoriques propres au contexte de chaque auteur. En analysant les conditions de l'utilisation successive de l'exemple du tramway dans l'argumentation de différents auteurs, il s'agira de *définir les liens qui unissent l'exemple du tramway avec les diverses théories qui l'accompagnent, puis, d'examiner les conséquences de ces liens entre la théorie et l'exemple sur le rôle véritable que celui-ci pourra jouer au sein d'une argumentation philosophique.*

Les divers rôles que les auteurs étudiés ont voulu attribuer à l'exemple du tramway vont de *l'illustration* d'un ou plusieurs principes (dans le cas de Foot) jusqu'à la *fondation* même de ces principes. Dans ce dernier cas, l'exemple est donc appelé à être, davantage que le support, la source même du principe proposé (dans le cas de Thomson et Kamm). L'exemple agira parfois de concert avec les *intuitions* qui en émergent, intuitions qui aideront à déterminer et fonder une théorie ou un principe. Kamm tentera notamment d'utiliser les exemples et les intuitions dans le cadre d'une méthodologie précise.

Notre analyse des liens entre l'exemple et les contextes théoriques qui l'encadrent nous montrera que l'exemple, dès son élaboration première et

dans toutes ses reformulations postérieures, ne peut pas se dissocier de la théorie et des principes qui ont part dans l'argumentation des auteurs. Cette constatation nous amènera à conclure que l'exemple, compte tenu des éléments théoriques qui président à sa construction et à son étude, ne peut faire davantage qu'illustrer un principe ou une théorie particulière et ne peut prétendre constituer la source ou le fondement de ces principes ou théories.

Les textes de Foot, Thomson et Kamm feront chacun l'objet d'un chapitre particulier. Nous avons choisi ces auteurs pour les raisons suivantes. D'abord, il revient à Foot d'avoir élaboré l'exemple du tramway. Il apparaissait crucial de se pencher sur son texte pour questionner les présupposés théoriques qui ont présidé à l'élaboration cet exemple et pour voir s'il était possible à d'autres auteurs de l'utiliser en faisant abstraction des notions qui ont servi à son élaboration. Ensuite, la diversité des méthodes d'argumentation utilisées par chacun des auteurs et l'intérêt qu'il y a à suivre les variations d'un même exemple au sein de ces différentes argumentations nous paraissait justifier notre choix d'auteurs et textes. De plus, il ne faut pas négliger le fait que chacun de ces auteurs possède une notoriété certaine dans le domaine de la philosophie morale. Finalement, l'angle choisi, celui de l'étude de l'utilisation d'un exemple dans l'argumentation, se révèle nécessaire autant par la place cruciale que prend l'exemple du tramway dans ces textes que par le rôle prédominant que les exemples jouent, en général et de plus en plus souvent, dans les ouvrages de philosophie morale. Les avantages aussi bien que les limites de l'utilisation des exemples dans le cadre de divers types d'argumentation seront particulièrement mis en évidence. Les réflexions et les conclusions auxquelles nous portera ce mémoire ne sauraient donc être rattachées aux seuls textes étudiés, mais seront pertinentes pour l'examen de tous textes faisant usage des exemples fictifs comme point d'ancrage de leur raisonnement.

*Merci à Daniel Weinstock,
véritable incarnation de l'idée platonicienne du directeur de maîtrise,
qui a su allier avec art les encouragements aux conseils et la disponibilité à la patience.*

*Merci à Jocelyne Doyon,
source précieuse d'amitié et de soutien dans toutes les circonstances.*

" Well, in my judgment at least, you killed him. "

" Did I? Something had to kill him, I suppose.
Something kills everybody. "

Robertson Davies, *World of Wonders*

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Chapitre I : Le tramway de Philippa Foot	6
I. Le rôle de l'exemple du tramway dans le cheminement argumentatif de Foot	7
II. Remarques sur le rôle conféré à l'exemple par Foot	11
III. Conclusion	17
Chapitre II : Judith Jarvis Thomson prend le tramway	18
I. Les critiques de Thomson envers le principe de Philippa Foot	20
II. Le problème du tramway selon Thomson	28
A. Le cheminement argumentatif de Thomson	29
B. Problèmes de l'argumentation de Thomson	39
III. Quelques conclusions	50
Chapitre III : Frances Myrna Kamm prend le tram	62
I. Les contre-exemples de Kamm dans " The Trolley Problem "	64
II. Le problème du tramway selon Kamm	73
III. La solution de Kamm : Structure et intuitions	77
A. L'importance de la structure des exemples dans la solution de Kamm	78
B. Les intuitions dans l'argumentation de Kamm	86
IV. Réflexions sur la méthodologie proposée	95
V. Conclusion	101
Conclusion	104
Bibliographie	110

INTRODUCTION

Philippa Foot, dans un article publié en 1967¹, fait brièvement usage d'un exemple destiné à connaître une grande notoriété, le "trolley problem". Bien connu, l'exemple original emprunte la forme suivante : Un conducteur de tramway se voit mis dans une situation fâcheuse : les freins de son véhicule ont lâché alors que, devant lui, réparant la voie, se trouvent cinq travailleurs. À moins d'un miracle, ces derniers seront happés mortellement par le train. Mais le conducteur aperçoit *in extremis* un embranchement salvateur. S'il fait tourner le tramway, il change de voie et évite du même coup la mort de cinq hommes. Le hasard ne ménage cependant pas le brave homme : s'il choisit de tourner, il heurtera mortellement non pas cinq mais une seule personne, qui travaille incidemment sur la seconde voie. Que doit-il faire ?

Lors de sa première apparition dans "The Doctrine of the Double Effect and the Abortion Problem", l'exemple du tramway semblait avoir une courte vocation : Philippa Foot l'utilisait alors comme l'un des termes d'une comparaison entre deux exemples, qui semblaient analogues mais qui suscitaient deux jugements différents. S'ensuivait un examen de divers principes et de la solution qu'ils apportaient à ce paradoxe apparent.

Bien que l'exemple du tramway et le jugement qu'il suscite ne semblent pas problématiques, la situation décrite allait frapper l'imaginaire théorique de quelques auteurs, qui y ont vu le support, ou même l'origine, de thèses diverses². Ne possédant pas, à première vue, de caractéristiques contraignantes qui rendraient son utilisation impossible dans d'autres contextes et pouvant également être modifié à loisir, le problème du tramway peut, en effet, sembler idéal pour qui veut le reprendre à son compte et y travailler à ses propres intérêts. Dans ce mémoire, nous nous

¹ Voir Foot (1967). Au cours de ce mémoire, nous ferons cependant référence à la pagination de Foot (1978).

² À part les auteurs étudiés dans ce mémoire, voir par exemple Nielsen (1972), Postow (1989), Gorr (1990).

attarderons sur l'utilisation qu'ont fait trois philosophes de l'exemple du tramway. Outre le texte de Philippa Foot, dans lequel le tramway a fait sa première victime, nous étudierons des textes de Judith Jarvis Thomson et de Frances Myrna Kamm consacrés à ce problème. Dans le cas de Thomson, nous nous pencherons sur son texte de 1985, "Killing, Letting Die, and the Trolley Problem"³; Kamm discutera de ce problème, quant à elle, dans son ouvrage *Morality, Mortality* (Vol. II), plus précisément dans les chapitres intitulés "The Trolley Problem" et "Harming Some to Save Others"⁴.

Bien que chacun de ces auteurs ait une argumentation et un objectif qui lui soit propre, l'exemple du tramway prendra chaque fois une place prépondérante dans leur démonstration. Dans ce mémoire, nous analyserons les différentes formes et le rôle de l'exemple du tramway au sein de ces différents textes. Ce faisant, notre objectif sera de déterminer les enjeux et les réelles conséquences de la récupération de l'exemple du tramway, une fois tiré de sa problématique originelle dans le texte de Foot, afin de le faire servir d'autres enjeux théoriques, ceux de Thomson et de Kamm.

Pourquoi ces récupérations nous intéressent-elles? En fait, l'un des points charnières de ce mémoire consistera à examiner quelles sont les conditions dans lesquelles se font ces emprunts, ce qui les sous-tend. En effet, ces récupérations s'accompagneront invariablement d'une *reformulation* de l'exemple du tramway dans des termes théoriques différents de ceux que Foot a employés à l'origine. Nous verrons alors que le contexte théorique dans lequel se place chacun des auteurs sera à l'origine de la construction, puis de la reformulation, de l'exemple du tramway dans des termes particuliers à chaque théorie proposée. Par exemple, Foot est amenée à construire l'exemple du tramway dans la perspective du principe de double effet et des critères de devoirs positifs et négatifs; Thomson le récupère pour mettre de l'avant la notion de revendication, et Kamm veut s'en servir pour imposer son principe du mal permissible. Or, ces trois perspectives proposent une

³ In Thomson (1986).

⁴ Ces deux textes avaient précédemment été publiés dans Kamm (1992).

vision différente des enjeux moraux contenus dans le problème du tramway, d'où le besoin d'une reformulation de l'exemple plus adaptée aux objectifs théoriques de chaque auteur. Cependant, ces diverses utilisations d'un même exemple se feront avec plus ou moins de succès chez Foot, Kamm ou Thomson ; leur réussite ou leur échec seront liées au fait d'associer l'exemple précis du tramway à un contexte théorique particulier et de lui assigner un rôle qu'il lui est difficile ou impossible de jouer. Dans ce mémoire, en empruntant le thème de l'utilisation successive de l'exemple du tramway dans l'argumentation de différents auteurs, il s'agira donc de *définir les liens qui unissent l'exemple du tramway avec les diverses théories qui l'accompagnent, puis, d'examiner les conséquences de ces liens entre la théorie et l'exemple sur le rôle véritable que celui-ci pourra jouer au sein d'une argumentation philosophique*. Cette problématique se décline en divers aspects, dont voici les plus cruciaux, qui nous serviront de points de repères tout au long de ce mémoire.

(i) D'abord, nous verrons qu'emprunter un exemple équivaut parfois à emprunter aussi une partie du contexte théorique qui a servi à son usage précédent, et que cela peut affecter le fonctionnement de l'exemple et de la démonstration à laquelle il prend part au sein de sa "théorie d'adoption" ; nous pourrions clairement analyser ce problème dans le texte de Thomson.

(ii) Cependant, nous serons amené à conclure que ce n'est pas l'emprunt en tant que tel de l'exemple du tramway qui a véritablement des conséquences sur la valeur de l'argumentation de Thomson ou de Kamm. En effet, les contextes théoriques choisis par ces auteurs pourront, soit entrer en conflit, soit s'adapter aux traits existants de l'exemple du tramway, sans que cela ne tienne au fait que l'exemple du tramway a été élaboré dans un autre contexte ; il n'importe pas que l'exemple du tramway soit emprunté ou non, mais bien que ses caractéristiques soient cohérentes avec celles de la thèse à défendre.

(iii) D'autre part, le problème plus global relié à la présence d'un contexte théorique dans la construction ou la reformulation de l'exemple du tramway

a trait au rôle que l'on veut attribuer à cet exemple au sein de l'argumentation. Compte tenu des éléments théoriques qui président à la construction d'un exemple, est-il possible que cet exemple fasse davantage qu'illustrer un principe ou une théorie particulière? Peut-il être a-théorique, être vierge de tout fondement théorique? Thomson et Kamm croient toutes deux que oui. L'analyse du fonctionnement de l'exemple à travers l'argumentation de Foot, Thomson et Kamm fera ressortir des différences entre une méthode argumentative qui désire utiliser l'exemple pour comparer et illustrer des principes, et une autre qui cherche à l'utiliser plutôt pour déduire un principe et prouver sa pertinence.

(iv) Finalement, Kamm et Thomson croient l'exemple capable de susciter des intuitions génératrices de nouveaux principes, principes dont la justification résidera dans le fait que les intuitions suscitées par l'exemple sont un matériau a-théorique fiable pour identifier les critères moraux pertinents à une situation. À la lumière de notre analyse, nous verrons dans ce mémoire que les intuitions reliées aux exemples sont problématiques à plusieurs égards, et qu'une méthodologie basée sur ce type d'intuitions pose plusieurs écueils quant à sa justification.

Ce mémoire se penchera donc sur les différentes problématiques énumérées ci-haut, en tant qu'enjeux liés à la récupération de l'exemple du tramway versus ses contextes théoriques d'origine et d'accueil et au rôle qu'il sera possible de faire jouer à l'exemple compte tenu de ses affiliations avec diverses théories. Les textes de Foot, Thomson et Kamm feront chacun l'objet d'un chapitre particulier. Nous désirons aviser les patients lecteurs de ce mémoire que l'examen de l'exemple du tramway à travers ces différents thèmes nous entraînera dans de longues analyses sur des points de détails. Ces analyses sont toutefois nécessaires car les réflexions qui en émergeront s'inscriront toutes dans l'objectif général de ce mémoire et serviront à fonder et nuancer plusieurs des conclusions auxquelles nous parviendrons.

En terminant, quelques mots sur les raisons pour lesquelles nous avons choisi Foot, Thomson et Kamm comme sujets de ce mémoire.

D'abord, il revient à Foot d'avoir élaboré l'exemple du tramway. Il apparaît crucial de se pencher sur son texte pour questionner les présupposés théoriques qui ont présidé à l'élaboration de l'exemple du tramway et pour voir s'il est possible à d'autres auteurs d'utiliser cet exemple en faisant abstraction des notions qui ont servi à son élaboration. Ensuite, les textes choisis illustrent trois façons différentes d'utiliser l'exemple, qui y joue trois rôles distincts. La diversité des méthodes d'argumentation utilisées et l'intérêt qu'il y a à suivre les variations d'un même exemple au sein de ces différentes argumentations nous paraissait justifier le choix de ces trois auteurs et de ces différents textes. De plus, il ne faut pas négliger le fait que chacun de ces auteurs possède une notoriété certaine dans le domaine de la philosophie morale; l'influence de ces textes en particulier vaut que l'on s'y penche avec d'autant plus de soin. Finalement, l'angle choisi, celui de l'étude de l'utilisation d'un exemple dans l'argumentation, se révèle nécessaire autant par la place cruciale que prend l'exemple du tramway dans ces textes que par le rôle prédominant que les exemples jouent, en général et de plus en plus souvent, dans les ouvrages de philosophie morale. Les avantages aussi bien que les limites de l'utilisation des exemples dans le cadre de divers types d'argumentation seront particulièrement mis en évidence. Les réflexions et les conclusions auxquelles nous portera ce mémoire ne sauraient donc être rattachées aux seuls textes étudiés, mais seront pertinentes pour l'examen de tous textes qui font usage des exemples fictifs comme point d'ancrage de leur raisonnement.

CHAPITRE I

LE TRAMWAY DE PHILIPPA FOOT

Comme le titre de son article l'indique, Philippa Foot désire examiner, dans son texte, le principe du double effet et son application au problème de l'avortement. L'avortement, nous dit-elle, est un acte lourd d'enjeux moraux parce qu'il fait référence aux droits d'êtres humains adultes confrontés aux droits d'êtres qui ne sont pas encore nés. Pouvons-nous attribuer au fœtus, dont le statut en tant qu'être humain est d'autant plus contesté que la grossesse est peu avancée, autant de droits qu'aux êtres humains en général, et en particulier à ceux qui le portent⁵? Ce dilemme s'inscrit cependant, selon Foot, dans une perspective plus globale: les êtres humains ont en effet de la difficulté, non seulement à déterminer quels sont les droits d'un fœtus versus les leurs, mais également quels intérêts doivent prévaloir lorsqu'un conflit surgit entre deux êtres humains en général:

“ we are also confused about the general question of what we may and may not do where the interests of human beings conflicts.” (Foot (1978), p. 19)

Cela implique que, pour Foot, on doit considérer le problème de l'avortement comme faisant partie du problème plus large des conflits entre êtres humains en général. C'est cet élargissement de la question initiale qui permettra à Foot d'étudier la question de l'avortement à l'aide d'exemples qui font intervenir des personnes adultes ou déjà nées:

“ one way of throwing light on the abortion issue will be by setting up parallels involving adults or children once born.” (Foot (1978), p. 19)

Plus précisément, à l'aide des parallèles qu'elle élabore, Foot désire clarifier la nature des principes évoqués pour résoudre les conflits entre les intérêts de diverses parties. Elle examinera donc le principe de double effet, non seulement dans l'optique de l'avortement, mais plus généralement dans un

⁵ Foot (1978), p. 19.

contexte où ce principe peut prétendre résoudre des conflits entre êtres humains en général.

C'est dans le cadre de l'examen du principe de double effet qu'interviendra l'exemple du tramway. Nous verrons, dans la première partie de ce chapitre, comment Foot fera usage de cet exemple et quelles conclusions seront portées sur la valeur du principe du double effet. Cela nous permettra de faire quelques réflexions préliminaires sur l'utilisation première de l'exemple du tramway, qui nous seront utiles pour la suite de ce mémoire.

I. Le rôle de l'exemple du tramway dans le cheminement argumentatif de Foot

D'abord, reprenons l'exemple tel qu'il est décrit dans le texte de Foot :

Un conducteur de tramway se voit mis dans une situation fâcheuse : les freins de son véhicule ont lâché alors que, devant lui, réparant la voie, se trouvent cinq travailleurs. À moins d'un miracle, ces derniers seront happés mortellement par le train. Mais le conducteur aperçoit *in extremis* un embranchement salvateur. S'il fait tourner le tramway, il change de voie et évite du même coup la mort de cinq hommes. Le hasard ne ménage cependant pas le brave homme : s'il choisit de tourner, il heurtera mortellement non pas cinq mais un seul homme, qui travaille incidemment sur la seconde voie. Que doit-il faire?⁶

La première question que l'on peut se poser en lisant cet exemple hors de son contexte est la suivante : y a-t-il un problème dans cet exemple, et quel est-il au juste ? On répondra qu'à tout le moins certains des travailleurs ont un problème assez aigu : ils sont en danger de mort. Mais ce n'est pas un problème au sens propre, sinon une observation ; on note simplement que la situation aura inévitablement une issue fatale, et on se désole pour les travailleurs condamnés et pour le chauffeur qui subira probablement le contrecoup nerveux de sa dure journée. Mais, à côté de ces observations, y a-t-il une problématique morale qui émerge d'elle-même de cet exemple ?

⁶ Foot (1978), p. 23

Le problème moral dont Foot désire discuter dans son texte ne concernera pas l'exemple du tramway en lui-même. En effet, l'auteur ne laisse aucun doute sur le fait que le chauffeur *doit* tourner et l'on n'hésitera pas un instant à proclamer qu'il a fait ce qu'il fallait faire dans les circonstances. Il semble donc que l'exemple du tramway ne serve pas, à lui tout seul, à illustrer une problématique morale entière. Il lui manque quelque chose pour arriver à cela, puisque, pris en lui-même, son issue ne doit susciter aucun débat.

Pour comprendre où est le coeur du problème du tramway chez Foot, il faut savoir que l'exemple est articulé dans une perspective de *comparaison*. *Seul*, l'exemple en lui-même pose un problème quasi superficiel ; à la limite, la situation ne pose pas de problème qui ne puisse être résolu dans la seconde. Le véritable enjeu de la situation est justement que son issue (tuer une personne pour en sauver cinq) est non problématique, *comparativement* à une autre situation où la même issue (tuer une personne pour en sauver cinq) paraît au contraire inadmissible.

Voici donc les deux termes de la comparaison de Foot :

- (i) Un juge est confronté à la menace d'une bande mafieuse qui veut l'obliger à trouver un coupable pour un certain crime. On ne connaît pas le vrai coupable, et il faudrait alors arrêter un innocent pour accéder à la demande de la bande. Or, tout homme trouvé coupable sera exécuté (injustement) par la justice. Mais si le juge passe outre à cette demande et ne condamne pas un innocent, cinq otages seront exécutés par la bande mafieuse.⁷
- (ii) Le conducteur d'un tramway dont les freins ne fonctionnent plus doit choisir entre frapper mortellement une seule personne ou cinq personnes, ces deux groupes travaillant sur deux voies distinctes.⁸

On voit bien que le véritable problème ne tient pas seulement à l'exemple du tramway, mais qu'il prend sa forme dans une comparaison entre deux exemples. La comparaison révèle que nos jugements sur les deux cas diffèrent alors qu'ils ont une structure apparemment assez similaire : des

⁷ Foot (1978), p. 23.

⁸ Foot (1978), p. 23.

vies sont menacées dans les deux cas, on a le choix de tuer un ou cinq innocents dans les deux cas. Dans le premier cas, on est horrifié à l'idée que le juge puisse effectivement condamner un innocent pour en sauver cinq. Ici, comme dans l'exemple du tramway, le jugement à porter ne veut donner prise à aucun débat. Mais dans le second cas, il est évident que le conducteur doit sacrifier un homme pour sauver cinq vies. Qu'est-ce qui explique cette différence de jugement ?

“The question is why we should say, without hesitation, that the driver should steer for the less occupied track, while most of us would be appalled at the idea that the innocent man could be framed.” (Foot (1978), p. 23)

Ce qui importe moralement, “la question”, comme dit l'auteur, ne réside donc pas à l'intérieur d'un seul exemple mais doit être cherché dans un examen comparatif de deux exemples. Il y a une différence cachée entre eux et trouver la nature de cette différence constitue le but de Foot. L'examen ultérieur des deux exemples se poursuivra sur le mode de la comparaison, où divers principes seront appliqués aux exemples et tenteront d'expliquer quelles sont les différences significatives qui existent entre des cas apparemment similaires sur lesquels on porte deux jugements concurrents.

Cependant, en prenant ces deux exemples et en y appliquant divers principes, Foot ne tente pas de trouver le principe qui détrône tous les autres dans l'analyse de tels problèmes ; son but express n'est pas de prouver la supériorité d'un seul principe. Que veut-elle faire, alors ? Rappelons-nous que sa comparaison s'inscrit dans le cadre d'un examen du principe de double effet. Ce principe pose la différence entre une intention directe et une intention oblique. Selon les tenants de ce principe, cette différence serait cruciale dans notre caractérisation des problèmes moraux. Dans l'exemple qui nous occupe, le principe de double effet aiderait à expliquer l'opposition de nos réactions face à deux cas apparemment similaires. Dans le cas du juge, condamner l'innocent a pour but direct sa mort, puisque seule celle-ci peut satisfaire et calmer la bande mafieuse. La mort de l'innocent est prévue et

“ voulue ” (elle fait partie du plan, comme dit Foot⁹). Dans le cas du tramway, le conducteur tue un innocent, mais sa mort n'était pas, de prime abord, nécessaire dans la réalisation de son plan, qui est de détourner une menace de cinq autres personnes. Tuer un innocent ici est prévu, mais ce fait est accidentel et est un corollaire indirect, non nécessaire et non voulu du fait de détourner le tramway.

Cet exemple, ou plutôt la comparaison entre ces deux exemples, est un moyen d'illustrer la pertinence du principe de double effet. Ce dernier offre bien “ a way out of the difficulty.”¹⁰, ce qui tend à prouver que Foot n'avait pas pour but de démontrer l'insuffisance de ce principe. Mais en illustrant son fonctionnement, satisfaisant dans ce cas, Foot ne désire pas cependant conclure que le principe de double effet est le *seul* qui résoudrait, de façon définitive, le problème du tramway. En fait, Foot cherchera justement à démontrer que l'analyse de l'exemple sous cet aspect peut s'avérer intéressante, mais qu'il n'est pas *nécessaire* d'employer cette base d'analyse. À preuve, elle expliquera la différence entre les deux cas en employant un chemin différent, qui fait usage de notions comme les devoirs négatifs et positifs. Le conducteur de train fait face à deux devoirs négatifs : éviter de blesser cinq hommes et éviter de blesser un homme ; le juge a le choix entre le devoir positif d'apporter de l'aide à cinq personnes et le devoir négatif d'éviter de blesser une personne. Foot croit que les devoirs négatifs ont prédominance sur les devoirs positifs, et que cela explique que nos réactions soient contraires à propos des deux cas¹¹.

Peut-on conclure de sa démarche qu'elle se sert des exemples pour établir le caractère indispensable de l'utilisation des devoirs négatifs et positifs dans l'analyse d'une situation particulière ? Non. D'abord, l'introduction de ces notions ne sert pas vraiment à les imposer comme nécessaires à l'analyse du problème posé par les cas présentés, mais à prouver *a contrario* que la notion de double effet n'est pas la seule valable pour

⁹ Foot (1978), pp. 22 et 23.

¹⁰ Foot (1978), p. 23.

dénouer le conflit de nos réactions. Plusieurs autres exemples viendront souligner les problèmes et l'ambiguïté inhérents à cette notion de double effet. Ensuite, après avoir affirmé que, dans la comparaison tramway/magistrat, l'interprétation la plus prometteuse était celle qui fait usage de la distinction entre aider et éviter de nuire (versus le double effet), elle s'empresse d'ajouter :

"I have not, of course, argued that there are no other principles. [...] I have not been arguing for any general conclusion such as that we may never, whatever the balance of good and evil, bring injury to one for the sake of aid to other, even when this injury amounts to death."
(Foot (1978), pp. 29-30, nos italiques)

L'exemple du tramway et les exemples qui l'accompagnent jouent un rôle de premier plan dans l'argumentation de Foot. En utilisant ces exemples de façon versatile, pour illustrer le travail de deux principes distincts, Foot a démontré que le principe de double effet doit abandonner sa prétention à être le seul qui puisse donner une analyse satisfaisante des problématiques morales analogues à l'avortement.

II. Remarques sur le rôle conféré à l'exemple par Foot

Voici quelques réflexions que l'on peut déjà faire quant au rôle que tient l'exemple du tramway dans le texte de Foot¹².

L'exemple du tramway est significatif dans une optique de comparaison

Notre première réflexion concerne l'exploitation qui est faite de l'exemple et des caractéristiques qui le constituent. Foot se sert de l'exemple du tramway dans une optique de comparaison avec l'exemple du magistrat. En lui-même, l'exemple n'offre pas de dilemme ou de problème qui lui soit intrinsèque. La seule chose qu'on demande d'abord à cet exemple, c'est de

¹¹ Foot (1978), pp. 27-28.

¹² Foot utilise aussi d'autres exemples dans son texte, mais il est inutile de s'y attarder ici puisqu'ils sont généralement employés de la même manière, c'est-à-dire que l'auteur utilise des paires d'exemples, leur applique le principe de double effet et ensuite les principes de devoirs négatifs et positifs, sans toutefois chercher à prouver le besoin d'un recours unique et nécessaire à ces devoirs dans l'analyse.

décrire une situation *sans équivoque*, où le choix suggéré n'en est pas vraiment un. On ne doit pas se creuser la tête à propos de la décision que le chauffeur de tramway ou le juge doivent prendre, cette décision doit être immédiate et évidente. L'exemple n'est donc pas invoqué pour lui-même, mais en ce qu'il alimente une comparaison qui fait, elle, ressortir un conflit sur le jugement porté dans deux situations apparemment similaires. Pour bien remplir son rôle, l'histoire racontée par l'exemple ne doit donc pas contenir *en elle-même* les éléments d'un dilemme ou d'un problème moral. L'utilité, le sens de l'exemple, lui viennent de l'extérieur: c'est le regard extérieur que l'on porte sur deux situations qui doit faire surgir un problème, et il faut éviter que l'exemple seul et que des caractéristiques intrinsèques en soient la source. Cette remarque doit être faite à cause de la démarche résolument inverse qui sera prise chez les deux autres auteurs étudiés dans ce mémoire, particulièrement chez Thomson.

Le rôle de l'exemple est d'illustrer certains principes

Nous avons mentionné en introduction que certains auteurs souhaitent donner à l'exemple une vocation plus large que celle d'illustrer certains principes. Thomson, par exemple, croira que l'application cohérente de son principe à l'intérieur de l'exemple suffira à *prouver* la supériorité dudit principe. Kamm nourrira également cette ambition envers l'exemple, tout en lui attribuant également le rôle de susciter des intuitions révélatrices de certains principes moraux.

Ces ambitions ne sauraient caractériser la démarche de Foot. Le rôle de l'exemple dans "The Doctrine of the Double Effect and the Abortion Problem" est de constituer le support, l'illustration, du travail de plusieurs principes. En effet, Foot ne fait pas autre chose que dire: Voyez le travail de ce principe sur ces deux exemples, et comparez-le au travail de cet autre principe appliqué aux mêmes exemples. Les exemples sont les réceptacles passifs des principes, ils n'en constituent ni le fondement, ni l'inspiration.

De plus, il faut bien voir que les principes dont Foot se servira pour comparer les situations respectives du tramway et du juge sont clairs dès

l'abord, exposés avant d'être appliqués aux exemples, et ne prétendent pas en émerger. Il ne s'agit pas non plus de principes issus d'une réflexion "pré-théorique" que l'on aurait pu faire à partir des exemples, en la formulant ensuite de manière à en tirer un principe général. Les principes dont on discute sont connus, et, en ce sens, l'exemple ne peut prétendre être à l'origine de la révélation d'un principe inédit. D'ailleurs, ce type de "révélation" n'est manifestement pas le but de Foot dans son article, puisqu'elle se sert des exemples pour illustrer *l'application* de certains principes: cette notion d'application sous-entend que l'on a *déjà* sous la main les principes que l'on souhaite appliquer.

L'exemple ne sert pas de preuve quant à la validité ou à l'invalidité d'un principe

Le rôle d'illustration que semble ici avoir l'exemple ne peut être considéré sans qu'on se rappelle que l'exemple doit illustrer plusieurs principes et n'est pas conçu pour prouver ni infirmer définitivement aucun des principes qu'il lui faut illustrer. L'exemple n'est donc pas pris comme un élément clé de la démonstration d'un principe en particulier. Au contraire, Foot en fait le porte-voix de plusieurs principes. Cela tend à dire que la *cohérence* d'un principe à l'intérieur d'un exemple ne confère pas à ce principe un caractère d'absolue nécessité dans l'analyse. Cette observation est d'ailleurs confirmée par le fait qu'après avoir étudié l'exemple avec l'aide d'autres concepts, Foot note que le succès de cette nouvelle étude ne *démontre* pas à elle seule le caractère incontournable de ces nouveaux concepts dans l'analyse.

Inversement, pas plus que l'exemple ici ne peut *conférer* à un principe une place incontournable dans une analyse, on ne peut dire que la confrontation des thèses *infirme* définitivement l'un ou l'autre des principes. Le fait même que plusieurs principes soient cohérents jusqu'à un certain point lorsqu'appliqués à un même exemple a pour conséquence qu'on ne peut pas non plus rejeter indubitablement l'un des principes évoqués.

L'exemple du tramway et la détermination d'un problème moral

Le texte de Foot nous fournit l'indication suivante: un seul exemple peut illustrer plusieurs principes. Il existe donc un certain relativisme inhérent à l'utilisation des exemples: les traits qui importent, au point de vue moral, dans une situation donnée peuvent varier même à l'intérieur d'un exemple sommairement développé, puisqu'on y applique, de façon cohérente, plusieurs principes différents qui soulignent plusieurs enjeux moraux différents.

Malgré tout, Foot ne souhaite pas conclure que toutes les analyses d'une situation se valent également. Elle ne renonce pas à la question de savoir quel principe aura davantage de pertinence dans un examen au point de vue moral, quel principe sera, plus que d'autres, "*in itself* relevant to moral decisions" (p. 24). Son analyse en termes de devoirs négatifs et positifs lui semble plus pertinente à cet égard qu'une analyse partant du principe de double effet. Cependant, la nature même de sa démonstration a pour effet qu'elle ne peut prétendre *prouver* l'absolue supériorité de cette analyse sur les autres.

Les présupposés théoriques dans l'élaboration de l'exemple du tramway

Les exemples utilisés par Foot sont-ils, par nature, exempts de toute théorie, ou ont-ils été construits en vue d'accommoder plusieurs principes? On pourrait croire que l'exemple du tramway est vierge de tout présupposé théorique. Puisque deux principes différents s'y appliquent si facilement, l'exemple ne peut avoir été élaboré avec un modèle théorique sous-jacent (alors, en effet, un seul principe pourrait s'y appliquer sans heurt). Mais, d'autre part, ne peut-on pas penser que Foot a imaginé ces exemples en ayant en tête le rôle plus large qu'ils allaient être appelés à jouer? Puisque Foot vise à montrer à la fois le caractère convaincant mais néanmoins discutabile du principe de double effet à travers sa comparaison de deux situations, et que cette remise en question se fera en appliquant, à la même comparaison, un autre principe faisant appel aux notions de devoirs négatifs et positifs, ses exemples peuvent avoir été conçus de telle sorte qu'ils puissent accueillir

sans trop de peine une analyse en fonction de ces deux principes. Certes, les exemples ne sont pas caractérisés à outrance et sont même assez brièvement évoqués, mais cela ne signifie pas qu'ils sont libres de toute charge théorique. Nous croyons au contraire que l'habileté de Foot réside en ce qu'elle a bâti ses exemples si soigneusement qu'ils peuvent se prêter à plusieurs fins :

- (i) Le type de comparaison¹³ employé, qui vise d'abord à établir des situations claires qui provoqueront un jugement conflictuel sur deux *issues*, demandait d'élaborer des exemples dont les détails ne devaient pas embrouiller la réaction du lecteur. Dans l'exemple du tramway, la situation se présente de manière assez schématique : le conducteur d'un tramway dont les freins ne fonctionnent pas se trouve face à un embranchement, et il peut foncer sur une personne ou sur cinq personnes. Devant ce seul exemple, notre réaction est immédiate et il n'y a pas vraiment de dilemme quant à son issue. C'est de la comparaison entre deux cas, où nos jugements seront différents malgré une apparente analogie, que naîtra une problématique particulière.
- (ii) D'autre part, il fallait tout de même penser à donner assez de chair aux exemples pour pouvoir leur permettre plus tard d'illustrer différents principes. Il fallait donc poser, dans les quelques lignes où l'on développe les exemples du train et du juge, des distinctions quant au type et à la provenance de la menace dans les deux cas, quant au statut de la mort de l'innocent dans les "plans" respectifs du conducteur et du juge, etc. Les exemples, bien que brefs, doivent quand même posséder des caractéristiques qui serviront les intérêts des principes dont on discutera par la suite.

¹³ Nous parlerons au second chapitre d'un autre type de comparaison dont le but n'est pas d'illustrer un conflit mais d'insister sur une *similitude* dans le jugement porté. Cet autre type de comparaison (qui devient en fait une analogie) aura davantage le caractère d'une *preuve*, preuve établie par le renforcement d'une thèse déjà contenue dans un premier exemple (une preuve par surenchérissement, en quelque sorte). Nous en discuterons d'ailleurs bientôt, en abordant l'utilisation de l'exemple du tramway chez Thomson.

(iii) Il faut insister sur le fait que la structure des exemples devra être d'autant plus soigneusement élaborée qu'elle devra servir de point d'appui pour plus d'un principe.

Toutes ces exigences, loin de nous faire croire que Foot a pu prendre deux exemples au hasard, sans qu'ils soient chargés d'éléments théoriques dès leur conception, nous amènent au contraire à penser que la versatilité de leur usage demandait une construction minutieuse. L'exemple du tramway et les exemples qui l'accompagnent ne peuvent donc pas être considérés comme indépendants du principe de double effet de celui de devoirs positifs et négatifs qui ont prévalu à leur construction.

L'argumentation de Foot ne serait-elle pas plus convaincante si l'on croyait que les exemples n'ont été bâtis qu'en fonction d'illustrer le principe de double effet? Si Foot n'avait pas cherché à bâtir l'exemple du tramway de telle sorte que le principe de devoirs négatifs et positifs puisse s'y appliquer, la force de ce dernier principe ressortirait peut-être davantage. Son application apparaîtrait alors comme étant toute naturelle et non artificielle. Il est néanmoins possible de rétorquer que l'autre caractéristique d'un exemple qui permettrait l'application facile du principe voulu ne serait pas sa construction soignée, mais son manque de précision. Mais même si l'exemple du tramway est fort peu caractérisé, ses grandes lignes répondent bien à ce que l'on attend d'elles et les éléments qui sont destinés à entrer en jeu dans la comparaison ne semblent pas laissés au hasard. Notons toutefois que le fait que l'exemple ait probablement été construit d'autant plus soigneusement qu'il devait servir de support à plus d'un principe n'enlève rien à l'argumentation de Foot. Comme on l'a déjà mentionné, cette dernière ne voulait rien prouver de façon définitive avec ces exemples. La construction "trop soignée" d'un exemple pourrait en effet invalider sa prétention d'être la preuve d'un principe. Mais une construction soignée, dont le but est d'illustrer le travail de différents principes, semble avoir davantage de légitimité, sa prétention étant de nature différente que celle de l'exemple qui voudrait servir de fondement à un principe unique.

III. Conclusion

Le rôle de l'exemple du tramway dans le texte de Philippa Foot n'est pas de soutenir et de fonder une problématique, mais d'illustrer le travail de différents principes. On doit cependant convenir que l'exemple est, d'une certaine façon, davantage qu'une simple illustration, à cause du fait que le même exemple sert à illustrer plus d'un principe. En effet, l'exemple sert ici à démontrer qu'un seul principe (celui du double effet) ne peut espérer définir de manière définitive ce que sont les traits moraux pertinents dans diverses situations. Ce que prouve l'exemple du tramway tel qu'il est utilisé ici, c'est que l'on ne peut définitivement, avec un principe unique, déterminer quels sont les éléments moraux pertinents d'une situation, puisqu'une analyse valable peut se faire en suivant d'autres principes.

Le cheminement argumentatif emprunté par Foot est bien différent du fait de vouloir se servir d'un exemple pour supporter *une* thèse ou *un* principe particuliers. L'examen que nous venons de faire servira, en ce sens, de contre-pied aux positions que nous étudierons dans les deux prochains chapitres de ce mémoire.

CHAPITRE II

JUDITH JARVIS THOMSON PREND LE TRAMWAY

Le problème du tramway tel qu'élaboré par Philippa Foot dans le texte que l'on vient d'examiner est le moteur de l'argumentation de Thomson dans son article de 1985, "Killing, Letting Die, and the Trolley Problem"¹⁴. Contrairement à Foot, qui utilise un exemple pour illustrer le travail de quelques principes, Thomson fait appel à cet exemple afin de développer une thèse particulière. Les visées de Thomson sont donc très différentes de celles de Foot, et cela n'est pas sans conséquence sur le rôle conféré à l'exemple dans son texte et sur l'examen que nous devons en faire.

D'abord, voyons quel est le but de l'argumentation de Thomson. Dans son texte, Thomson est, elle aussi, à la recherche des traits qui doivent avoir une importance au point de vue moral dans l'analyse d'un problème. Elle cherche à démontrer que le critère amené par Foot pour analyser le problème du tramway (les notions de devoirs positifs et négatifs) n'est pas le bon critère d'analyse de cette situation. Elle désire plutôt imposer une lecture du problème basée sur un appel aux revendications (*claims*). En effet, selon Thomson, ce sont les revendications affiliées aux différents acteurs de la situation décrite qui pourront déterminer l'issue qu'il faut privilégier dans des cas semblables.

Quant à lui, l'exemple du tramway aura pour tâche, dans un premier temps, de démontrer l'invalidité de l'analyse de Foot et, dans un deuxième temps, il servira de fondement à la validité de la thèse de Thomson. Cet exemple subira également, dans l'argumentation de Thomson, plusieurs

¹⁴ In Thomson (1986) (1). Cet ouvrage contient également un texte intitulé "The Trolley Problem". Malgré son titre, nous n'examinerons pas ce dernier texte. En effet, nous désirons examiner l'exemple du tramway en tenant compte de son influence sur la cohérence de la démonstration de Thomson au sein de "Killing, Letting Die and the Trolley Problem". Afin de nous concentrer sur un argument particulier, il a fallu écarter de notre examen divers autres textes, porteurs de différents arguments. Cependant, nous croyons que "Killing, Letting Die and the Trolley Problem" offre suffisamment de matériel d'analyse pour

variations destinées à faire ressortir la pertinence d'une analyse basée sur les revendications.

Avant de procéder à l'examen comme tel du texte de Thomson, voyons quels en seront les principaux aspects qui retiendront notre attention.

(i) Chez Thomson, les exemples deviennent le ressort principal d'une argumentation qui a pour but d'appuyer une thèse particulière. Ce genre d'argumentation, entièrement basée sur l'exemple et qui a pour but d'imposer la validité d'un principe, exige une rigueur infallible dans l'élaboration et l'utilisation de l'exemple. Tester ce genre d'argumentation équivaudra, de ce fait, à tester la rigueur avec laquelle les exemples sont élaborés et utilisés. De même, le caractère exclusif des conclusions de Thomson (elle veut fonder un seul principe, et non en illustrer plusieurs) exige que l'on examine avec soin la façon dont les exemples peuvent soutenir et fonder de telles conclusions.

(ii) L'exigence de rigueur dans l'utilisation des exemples touche également le fait que Thomson fait subir de multiples variations à ses exemples. On verra que les nouveaux éléments introduits dans les situations décrites doivent être reconnus et maîtrisés, sous peine d'introduire un flou dans la problématique visée. Par exemple, on verra que le fait que Thomson introduise la notion de revendication dans l'exemple du tramway amènera un changement de perspective : l'attention ne sera plus sur le chauffeur du tramway et sur l'importance du geste de tourner ou non, mais sur les personnes qui se trouvent sur la voie et sur les raisons qui font qu'ils ont davantage le droit de rester en vie que les autres. Ce déplacement du centre d'attention aura des conséquences sur la cohérence de la conclusion de Thomson en regard de son questionnement de départ.

(iii) Thomson semble se réjouir du fait que l'exemple du tramway pose un problème qu'elle croit pouvoir résoudre par un appel aux revendications. Mais intervient ici un problème directement relié à l'enjeu principal de ce

permettre d'en tirer des conclusions variées et intéressantes, et ce, sans que le recours à un autre texte soit nécessaire.

mémoire: l'examen du texte de Thomson révélera des difficultés particulières liées au fait d'employer un exemple provenant d'un autre contexte dans le but de servir un argument autre que celui pour lequel on l'a élaboré. Ces difficultés seront de nature diverse, mais peuvent toutes être rattachées au fait que certaines caractéristiques de l'exemple original du tramway seront conservées chez Thomson et créeront un malaise dans son argumentation, à cause de la divergence entre sa problématique et celle de Foot. C'est donc, au fond, la question des présupposés théoriques de l'exemple du tramway et de l'emprunt de cet exemple dans le cadre d'une autre théorie qui aura des répercussions sur la validité du travail argumentatif de Thomson.

(iv) Finalement, le texte de Thomson nous permettra d'initier une réflexion sur le rôle des intuitions dans l'analyse d'une situation au point de vue moral. En effet, Thomson aura fréquemment recours au terme "intuition" pour justifier ses prises de position et, bien que ces intuitions n'aient pas explicitement un rôle fondateur —comme ce sera le cas chez Kamm—, leur présence est suffisamment marquée pour justifier que l'on se penche sur l'utilisation qui en est faite au sein de ce texte.

I. Les critiques de Thomson envers le principe de Philippa Foot

Avant de nous pencher sur l'argument principal de Thomson, examinons d'abord les premières pages de son texte, dans lesquelles elle traite de la façon dont Foot pose le problème du tramway. Elle désire d'abord montrer que Foot ne voit pas bien les enjeux de cet exemple, dans le but d'imposer ensuite sa propre analyse du sujet.

Thomson introduit le problème du tramway dans son texte en reprenant une comparaison de Foot entre le conducteur du tramway et un chirurgien qui, à l'hôpital, pourrait choisir de tuer un patient bien portant pour en sauver cinq autres au moyen de greffes diverses. Le conducteur, qui fonce vers cinq travailleurs, peut ne rien faire et les laisser mourir, ou tourner le volant, s'engager dans une voie secondaire, et en tuer un seul. Le

chirurgien, lui, doit choisir entre laisser mourir cinq patients ou en tuer un seul pour les sauver. Qu'est-ce qui rend permmissible le geste du chauffeur (tourner), et non permmissible le geste du chirurgien (opérer)? Pourquoi le chirurgien doit-il laisser mourir, alors que le chauffeur, lui, doit tuer? ¹⁶

Remarquons d'abord que Thomson pose le problème comme concernant le geste de tourner et ce qui rend ce geste permmissible, tout comme elle décrit la situation à l'aide des notions de tuer et laisser mourir. Cependant, le problème chez Foot n'est pas élaboré dans cette optique. La question, qui était chez Foot plutôt une question de nombre (pourquoi, dans un cas, choisir de sauver cinq personnes, alors que l'on choisit d'en sauver seulement une dans un autre cas en apparence semblable), devient chez Thomson la question de savoir ce qui rend permmissible un *geste* particulier, geste dont l'accomplissement ou l'abstention équivalent à tuer ou laisser mourir. Par exemple, pour le chauffeur, tourner équivaut à tuer une personne au lieu de cinq, et pour le chirurgien, s'abstenir d'opérer (ou de tuer) un homme équivaut à en laisser mourir cinq.

En changeant ainsi les termes du problème, Thomson fait, d'entrée de jeu, dévier la problématique originale. Or, elle reproche principalement à Foot de se méprendre sur les raisons qu'a le chauffeur de *tourner* (ce geste étant devenu crucial) ¹⁷. Mais comment reprocher à Foot de ne pas donner une bonne réponse à une question qu'elle ne se pose même pas? En effet, le problème, chez Foot, est indépendant du *geste* de tourner ou non; il faut à cet égard mentionner qu'elle ne précise jamais si la voie est continue vers les cinq et dévie pour la personne seule ou bien si le chauffeur doit faire un geste pour s'engager dans une voie comme dans l'autre (dans le cas où la voie serait en forme de Y, par exemple). C'est bien Thomson qui met l'emphase sur le problème de "tourner ou ne rien faire", parce qu'elle privilégie au départ une optique qui fait usage des termes "tuer ou laisser mourir". Foot ne peut pas, bien entendu, prétendre avoir répondu à une

¹⁶ Thomson (1986) (1), p. 81.

¹⁷ Thomson (1986) (1), p. 81.

question qu'elle ne s'est pas posée, mais on ne peut évidemment pas non plus lui reprocher de n'avoir pas résolu un problème tout autre que le sien. Cette critique de Thomson ne peut donc pas constituer une objection valable quant à la pertinence du principe de Foot, puisque le reproche qu'elle fait à Foot concerne un thème qui était absent de la discussion chez cette dernière. Déjà, on peut voir que l'emprunt d'un exemple avec l'objectif de réfuter, par ce même exemple, les thèses de son utilisateur premier, pose certains problèmes: la pertinence d'une telle critique est mise en doute dès que les termes de l'exemple sont un tant soit peu changés, puisque la critique rate alors sa cible. Le fait que Thomson utilise de tout autres concepts que ceux de Foot pour décrire le problème du tramway constitue pour elle un empêchement *a priori* de critiquer Foot de façon ciblée.

Notre examen de l'objection de Thomson pousse à cette observation: puisqu'un changement dans la description de l'exemple peut faire dévier la problématique de base, il n'y a pas, dans l'exemple, des faits qui créent une problématique unique, mais plutôt des faits dont la *description* peut mettre au jour plusieurs problématiques. Par conséquent, deux discussions sur les mêmes faits peuvent mener à parler de deux problématiques tout à fait différentes selon la façon dont on choisit de décrire la situation d'origine. Les deux discussions examinées jusqu'à présent, soit l'une qui utilise des descriptifs tels que "tuer et laisser mourir", et l'autre "devoirs négatifs et positifs", créent chacune un problème différent, adapté à leur description respective. L'une des discussions ne peut donc pas prétendre avoir prise sur l'autre, puisqu'on ne se réfère pas au même problème.

Thomson pourrait cependant invoquer le fait que Foot s'est méprise sur les enjeux de l'exemple, donc, sur la description même qu'il faut faire des faits. C'est plutôt ainsi, croyons-nous, qu'il faut interpréter la critique de Thomson, comme le reste de son texte tendra à le démontrer. Soulignons tout de même que, plutôt que de reprocher à Foot de ne pas répondre à une question qu'elle ne se pose pas, ce qui donne à penser que les objections de Thomson sont mal ciblées, elle aurait eu avantage à annoncer clairement qu'elle compte remplacer la description, selon elle fautive, que fait Foot du

problème du tramway par une description qui rendra mieux compte des enjeux moraux de la situation.

Pourquoi, selon Thomson, la description de l'exemple qui utilise les devoirs négatifs et positifs ne convient-elle pas? Le reproche qu'elle adresse à Foot consiste à dire que son principe se contredit lui-même. Examinons cette critique, qui servira ensuite à l'élaboration de la solution proposée par Thomson.

Selon Thomson, le principe que fait intervenir Foot, bien qu'il semble *a priori* pouvoir expliquer pourquoi le chauffeur doit tourner sur la voie où ne travaille qu'un seul homme, n'est pas vraiment capable de rendre compte parfaitement de cette situation, parce que, contrairement à ce que soutient Foot, on peut faire en sorte qu'un devoir positif soit plus fort que le négatif, même au sein de l'exemple du tramway. Foot suggère que le chauffeur de tramway fait face à un conflit entre éviter de faire du tort à cinq personnes, ou éviter de faire du tort à une seule personne. Ces devoirs négatifs se distinguent des devoirs positifs qui entrent en jeu dans la situation du chirurgien, qui doit sauver cinq personnes (devoir positif) ou éviter de faire du tort à une seule (devoir négatif). Éviter de faire du tort étant un devoir plus exigeant que de sauver, le chirurgien ne devra pas tuer la personne en santé; le chauffeur de tramway, mis en face de deux devoirs d'égale teneur, n'a pour sa part qu'à soupeser les quantités et éviter de faire du tort au plus grand nombre de personnes possibles. Mais, dira Thomson, imaginons autrement la situation du tramway :

Frank et le tramway :

Un tramway dont les freins ne fonctionnent plus roule à toute vitesse. Edward, le chauffeur du train, crie qu'il ne peut plus s'arrêter et qu'il va foncer sur cinq personnes. Ce choc le tue. Cependant il y a Frank, un passager, qui comprend immédiatement la situation et qui, de plus, remarque la présence d'une voie secondaire qui permettrait de ne provoquer la mort que d'une seule personne.

Selon Thomson, si Edward était encore en vie, le conflit serait bien entre deux devoirs négatifs : le chauffeur étant aux commandes, dans les deux cas,

il tuera ceux qui se trouveront sur la voie choisie. Mais Frank, lui, est un simple passager. S'il fait dévier le train, lui *tuera* une personne et en sauvera cinq. S'il ne fait rien, on ne peut pas dire qu'il tuera cinq personnes, ni qu'il en sauvera une, puisqu'il n'est qu'un passager. S'il décide d'agir, le conflit se pose donc, pour Frank comme pour le chirurgien, dans les termes suivants : sauver cinq personnes ou en tuer une, devoir positif contre devoir négatif. Pourtant, dans ce cas remanié du tramway et contrairement au cas du chirurgien, on n'hésite pas à dire que Frank aurait le droit de tourner, de sauver cinq personnes, et donc d'obéir à un devoir positif au détriment d'un devoir négatif. Cette conclusion, croit Thomson, met le principe de Foot en contradiction avec lui-même et montre que son argument n'est pas en mesure d'expliquer réellement le problème du tramway¹⁷.

La critique de Thomson repose entièrement sur son exemple remanié du tramway, dans lequel l'agent (celui qui agit) n'est plus le chauffeur mais un passager. Selon elle, ce seul changement d'acteur affecte gravement le principe de Foot. Cependant, l'argument de Thomson est problématique à plusieurs égards. Comme on le constatera, Thomson ne fait pas une analyse valable de la situation qu'elle pose dans l'exemple remanié du tramway ; puisque sa critique tient à son exemple, des failles au niveau de l'analyse de l'exemple entachent la validité de cette critique.

D'abord, comme on l'a déjà souligné, Thomson décrit le problème en termes de tuer et laisser mourir, alors que Foot n'utilise pas ces notions, mais plutôt celles de "faire du tort" et "faire du bien". L'une des conséquences de l'utilisation de ce nouveau vocabulaire est la suivante : tuer et laisser mourir, dans le cas du tramway, ne correspond pas du tout à ce que peut être tuer et laisser mourir dans le cas du chirurgien. Est-ce que Edward (le chauffeur) "tue" au sens où le chirurgien tue ? Pas vraiment. "Tuer" est à prendre au sens littéral pour le chirurgien, alors que le terme "tuer" pour le conducteur devient plutôt une métaphore. Il ne choisit pas sa victime, comme le fait le chirurgien, il n'a simplement pas le choix de diriger le train

¹⁷ Thomson (1986), p. 82.

vers un groupe ou l'autre; en ce sens, c'est plutôt le tramway qui tue. Le conflit, décrit dans les termes de "tuer" et "laisser mourir", ne peut amener une comparaison valable entre les cas du chirurgien et du chauffeur de tramway, à cause de la signification du verbe tuer qui n'est clairement pas la même dans les deux cas. Comment, alors, Thomson pourrait-elle utiliser une comparaison dont les termes communs ont des significations différentes pour tirer des conclusions solides à propos de la validité de l'argument de Foot?

Dans la foulée de l'objectif général de ce mémoire, une remarque doit être faite quant à la pertinence de la reprise de l'exemple du tramway dans le contexte théorique des notions "tuer" et "laisser mourir". L'emprunt de cet exemple dans un tel cadre n'est peut-être pas très indiqué, à cause de la signification littérale marquée qu'ont les termes "tuer" et "laisser mourir" en général, et en particulier dans l'exemple du chirurgien que l'on compare à celui du tramway. Comme nous l'avons signalé, tuer ou laisser mourir, pour le chauffeur de tramway, possède un sens métaphorique. Cet exemple ne saurait être adéquat dans un contexte de comparaison avec le cas du chirurgien. Alors qu'on veut donner une importance prépondérante aux notions de "tuer" et "laisser mourir", la reprise de l'exemple du tramway est donc d'une pertinence douteuse, car la situation décrite ne semble tout simplement pas correspondre aux enjeux soulevés par une telle problématique. Cela porte à conclure que, dans les cas où l'on décide de se servir d'un exemple hors de son contexte d'origine, il importe de voir si les notions que l'on veut y appliquer s'adaptent sans ambiguïté à la nouvelle situation décrite.

Un autre aspect de la critique de Thomson touche le statut des personnages qui ont part dans l'exemple. Décrivant le problème en disant qu'Edward, le chauffeur, doit, ou laisser mourir, ou tuer, Thomson prendra pour acquis qu'Edward, qu'il choisisse de continuer ou de tourner, tuera bel et bien les personnes qui seront sur la route du train. Il les tuera *parce qu'il* est le chauffeur du train et qu'il est investi de responsabilités particulières à cause de ce statut. Mais Frank, lui, ne tue personne si le tramway continue ; il

est un simple passager dans un tramway en dérouté. On peut cependant admettre qu'il tue quelqu'un s'il fait dévier le tramway, car son geste lui confère un nouveau statut d'intervenant. C'est cette différence entre Edward et Frank qui fonde l'objection de Thomson. L'un tue dans les deux cas, l'autre sauve dans le premier cas et tue dans l'autre, et cette seconde situation fait primer les devoirs positifs sur les négatifs, à l'encontre de ce que prescrit le principe de Foot.

La différence qui saute tant aux yeux de Thomson prend place entre le chauffeur — qui tue même s'il ne fait rien — et Frank — qui ne tue pas s'il ne fait rien, mais tue seulement s'il intervient pour rediriger le train. Cette distinction est à la base de l'objection de Thomson. Mais qu'est-ce qui justifie que l'on accepte cette différence? Pour fonder cette objection, il faudrait prouver qu'Edward et Frank ont tous les deux un rapport différent avec l'objet qui est en jeu, avec le tramway. Si le chauffeur pouvait freiner, mais qu'il ne le faisait pas, alors le chauffeur et le passager ne seraient pas dans une même relation avec le tramway, car l'un aurait le contrôle et l'autre non. Mais, dès lors que le tramway est devenu un objet incontrôlable, Edward et Frank sont tous les deux impuissants en regard de l'arrêt du train; ils sont donc dans un même rapport avec l'objet, et le titre de "chauffeur" ne saurait rien changer aux faits. La critique de Thomson, qui repose sur le fait qu'Edward est le chauffeur et que Frank est un passager, ne tient pas, puisque cette différence n'est pas significative: que l'on soit chauffeur ou passager, on ne peut que rediriger le train et non l'arrêter. Aucune aura particulière n'appartient au chauffeur dans le problème du tramway; ses responsabilités de chauffeur ne sauraient faire en sorte qu'il tue quelqu'un plus qu'un passager ne pourrait le faire. De plus, le fait que "tuer" et "laisser mourir" ne peuvent avoir un sens littéral dans le cas du tramway affaiblit encore l'objection de Thomson. Dans la configuration où ni l'un ni l'autre ne fait rien, ni l'un ni l'autre ne tue vraiment personne (le tramway "tue"¹⁸); la

¹⁸ Même Thomson utilise, à une occasion, le verbe tuer en prenant le tramway comme sujet: Franck "lets the tramway kill the five" (Thomson (1986), p. 82, nos italiques). Si elle mentionne elle-même que le tramway peut tuer, cela rend d'autant plus fragile son

critique de Thomson reposant sur "tuer ou non" et sur l'identité de celui qui redirige le tramway n'a donc pas, dans ce contexte, de portée vraiment efficace.

En résumé, les problèmes du contre-argument de Thomson envers Foot sont présents à plusieurs niveaux. D'abord, la description différente que fait Thomson de l'exemple du tramway fait dévier la problématique, et elle ne peut donc se servir de sa version de l'exemple pour infirmer un principe qui portait sur une question tout autre. Ensuite, la problématique de Thomson, qui tourne autour des notions de "tuer" et de "laisser mourir", n'est pas bien servie par l'exemple du tramway, dans lequel l'utilisation de ces notions devient ambiguë par rapport à leur utilisation claire dans les autres situations qui servent de points de comparaison. Cette ambiguïté a un impact sur la qualité de la discussion en général (peut-on se servir efficacement de l'exemple du tramway pour parler des notions de "tuer" et "laisser mourir"?) et met en question la pertinence d'emprunter des exemples pour leur faire porter un nouvel étendard. Cette ambiguïté inhérente aux notions de "tuer" et "laisser mourir" telles qu'utilisées ici a également un impact sur la critique de Thomson, puisqu'elle donne une importance cruciale au fait que le chauffeur tue et que Frank ne tue pas; si ces termes sont ambigus, le cœur de son argument devient très problématique. Finalement, la distinction non fondée entre le statut du chauffeur et celui de Frank ébranle définitivement la critique de Thomson. Il faut noter que toutes ces failles ont un lien avec le fait que Thomson emprunte l'exemple de Foot en lui faisant subir certaines modifications qui ne s'avèrent pas judicieuses pour la validité de sa critique envers celle-ci.

L'invalidité du contre-argument de Thomson ne suffit pas à prouver le bien-fondé du principe de Foot. Mais, puisque la critique de Thomson ne repose que sur un contre-exemple, les erreurs commises fragilisent énormément son objection, puisqu'il ne reste aucun argument pour supporter sa critique. Il apparaît donc que Thomson a pris un risque en se

argument selon lequel le verbe "tuer" s'applique dans le cas d'Edward et non dans le cas de Frank, puisque la signification de ce verbe est ambiguë au sein même de son propos.

fiant uniquement sur un exemple pour fonder sa critique. Les paramètres dont elle devait tenir compte étaient multiples, et ses erreurs ont fait en sorte que son objection n'est soutenue par aucune argumentation valide. Thomson ne fait, en définitive, que nous dire que le principe de Foot n'explique pas vraiment pourquoi le chauffeur de tramway doit tourner, mais cette critique, une fois que sa démonstration par l'exemple est mise en doute, ne repose sur rien.

II. Le problème du tramway selon Thomson

Les remarques préliminaires qui viennent d'être faites concernent quelques pages seulement du texte de Thomson. Mais après avoir "démonstré" l'insuffisance du principe de Foot, notre auteur demeure cependant à la recherche de ce qui pourrait adéquatement expliquer la différence entre le chauffeur (ou le passager) du tramway et le chirurgien : "So we stand in need, still, of a solution: why can Edward and Frank turn their trolleys, whereas David cannot cut up his healthy specimen?"¹⁹. La suite du texte sera consacrée à l'élaboration d'un argument, basé sur d'autres exemples, qui devra résoudre ce dilemme.

À ce stade, il est aisé de voir que l'enjeu de Thomson diffère radicalement de celui de Foot. Cette dernière admet que l'explication du dilemme fournie par le principe de double effet est convaincante dans le contexte des deux exemples dont on parle. Son but est de montrer que, puisque d'autres principes peuvent s'appliquer pour rendre compte de ce dilemme, il reste encore au principe de double effet à prouver son caractère incontournable dans l'analyse. Thomson, elle, ne veut pas seulement découvrir une autre façon d'expliquer le dilemme; elle veut démontrer l'insuffisance des principes évoqués par d'autres philosophes et prouver que son principe est le seul qui puisse réconcilier le jugement porté sur les deux situations.

¹⁹ Thomson (1986), p. 82.

Qui plus est, alors que Foot énonçait de prime abord certains principes que l'exemple avait pour tâche d'illustrer, le principe que Thomson met de l'avant n'est pas, lui, énoncé avant toute analyse pour montrer à quel point les exemples l'illustrent adéquatement. Au contraire, pour donner de la force à ce nouveau principe, elle voudra le *dégager* de son étude des exemples et de leurs caractéristiques. Elle préfigure ainsi ce que Kamm voudra instaurer comme étant une méthode à proprement parler.

Comment parvenir à dégager un principe des exemples? En prenant appui sur nos intuitions par rapport à ces derniers. À propos des situations décrites plus haut, Thomson dira: "One's intuitions are, I think, fairly sharp on these matters."²⁰ Dans le reste du texte, ce recours aux intuitions se fera très fréquent²¹: ce sont les intuitions que l'on a par rapport au cas, ce que le cas suggère²², qui détermineront les aspects dont on doit tenir compte dans l'analyse du cas étudié. Ce sont ces intuitions qui permettront de dégager le principe moral sur lequel il faut s'appuyer dans ce genre de cas. L'argument de Thomson fera ressortir l'importance d'un critère en particulier, celui des revendications (*claims*). Dégager ainsi cette notion des exemples examinés devrait pratiquement en prouver le caractère indispensable, puisque c'est en fait notre intuition qui se révèle à travers les exemples. Il est évidemment sous-entendu ici que l'intuition est un matériel fiable qui révèle à coup sûr quels aspects d'une situation ont une importance au point de vue moral, et quelle analyse il convient de faire de l'exemple.

A. Le cheminement argumentatif de Thomson

Dans la suite de ce chapitre, nous nous proposons, premièrement, d'examiner les exemples utilisés par Thomson et les conclusions auxquelles elle parvient à l'aide de sa démarche. Deuxièmement, nous tenterons de faire ressortir les problèmes inhérents à sa démonstration et de montrer en quoi

²⁰ Thomson (1986), p. 82.

²¹ Déjà, dans la critique que fait Thomson contre Foot (1978), elle aura recours à ce vocabulaire pour établir des nuances dans son argumentation. Par exemple: "my intuition tell me that it is not required that he turn it, but only that it is permissible for him to do so." (Thomson (1986), p. 81)

ces problèmes sont reliés, de différentes façons, à l'utilisation qu'elle fait des exemples²³. Voici donc d'abord les différentes lectures que Thomson propose de l'exemple du tramway, accompagnées d'autres exemples qu'elle élabore sur ce modèle, et les conclusions qu'elle tire de leur examen.

Georges et le tramway²⁴:

Les freins d'un tramway ne fonctionnent plus et sur la voie devant, cinq hommes sont au travail. Le tramway doit passer sous un viaduc avant de frapper les travailleurs. Sur le viaduc se trouve Georges, un expert en tramway qui, d'un coup d'oeil, saisit la gravité de la situation. Il sait qu'à moins de jeter sur la voie un objet d'un poids suffisant pour arrêter le tramway, cinq hommes mourront. Or, à ses côtés, se trouve un homme très gros. Il suffirait à Georges de le pousser pour qu'il tombe sur la voie, arrêtant ainsi la course du tramway, et limitant les morts à une seule au lieu de cinq. Pourquoi est-il évident que Georges ne peut agir ainsi, alors que le chauffeur ou le passager de la première variante de l'exemple pouvaient faire tourner le tramway sur une voie secondaire et tuer ainsi une seule personne, et non cinq ?

Thomson souligne que cet exemple paraît tout à fait analogue à celui du chirurgien. Quel est le trait commun aux deux exemples sur lequel s'appuie cette analogie ? Cette question est, dans une forme un peu différente, la même question que celle à laquelle Thomson a indiqué vouloir répondre au début du texte. Pourquoi Edward et Frank peuvent-ils faire tourner le train, alors que le chirurgien ne peut opérer, et alors que Georges ne peut jeter l'homme en bas du viaduc ? Qu'est-ce qui rapproche le cas de Georges de celui du chirurgien, et le cas d'Edward de celui de Frank ?²⁵ Nous sommes bel

²² Thomson (1986), p. 85.

²³ Quelques remarques, sous forme de notes de bas de page, ponctueront notre texte. Elles concernent des points de détails en marge de la critique plus générale qui sera adressée à la démonstration de Thomson mais, malgré leur caractère ponctuel, elles affectent la crédibilité cette démonstration, et nous croyons qu'il vaut de les souligner au passage.

²⁴ Thomson (1986), p. 82-83.

²⁵ Il vaut de souligner que cet exemple est analogue à celui du chirurgien par un trait que Thomson ne relèvera pas : tuer, dans le cas de Georges, est tuer littéralement (il jette un homme devant un train en marche), comme le chirurgien tuerait s'il découpait l'homme en santé. Cependant, Frank et Edward (le passager et le conducteur), s'ils tournent, ne tuent pas littéralement ; le tramway, engin hors de contrôle, "tue". Or, comme on l'a vu dans les remarques préliminaires, cette ambiguïté dans les termes de comparaison empêchait justement qu'une comparaison adéquate soit établie entre le cas de l'hôpital et celui du tramway. La même observation s'applique ici, soit qu'il n'est pas possible d'établir une

et bien à la recherche du critère moral qui permettra d'expliquer la différence de jugement entre les cas qui s'opposent, celui qui permettra par le fait même d'expliquer la similarité entre les cas dont le jugement se confond. Le critère recherché devrait donc être particulièrement bien mis en valeur dans une optique de comparaison, comme l'était la notion de double effet, ou celles de devoirs négatifs et positifs, dans le texte de Foot. Thomson paraît vouloir conserver cette logique d'opposition entre les jugements sur deux exemples, opposition qui semble soutenir son questionnement et le but de son analyse.

Pour illustrer le même dilemme, "further examples come from all sides"²⁶. Les deux exemples suivants se veulent des répliques du dilemme hôpital/tramway. Plus exactement, ils se veulent analogues à la comparaison Georges/chauffeur-passager, puisque l'action des exemples exposés se déroule dans un contexte identique.

*Deux Présidents*²⁷:

1. Harry, le Président américain, sait que les Russes ont lancé une bombe atomique qui se dirige vers New York. La seule façon d'empêcher qu'il y ait des millions de morts est de faire dévier la bombe. Malheureusement, la seule façon possible de la faire dévier est de la diriger sur Worcester. Harry peut ne rien faire et laisser mourir la ville de New York tout entière, ou il peut faire dévier la bombe et tuer les habitants (moins nombreux) de Worcester.
2. Irving, le Président américain, sait que les Russes ont lancé une bombe atomique qui se dirige vers New York. La seule façon d'empêcher qu'il y ait des millions de morts est d'envoyer une bombe atomique sur Worcester, ce qui fera mourir les habitants de cette ville, mais ce qui pulvérisera la bombe russe avant qu'elle n'atteigne New York. Irving peut donc, à l'instar de Harry, ne rien faire et laisser mourir les habitants de New York. Il peut au contraire envoyer une bombe sur Worcester, empêchant la destruction de New York mais tuant les habitants de Worcester.

comparaison vraiment solide entre le cas de Georges et celui du chauffeur et du passager, puisque cette comparaison comporte une notion ambiguë qui est au coeur du problème.

²⁶ Thomson (1986), p. 83.

²⁷ Thomson (1986), p. 83

Pour Thomson, il est manifeste que, dans le premier cas, le Président peut agir et faire dévier la bombe, alors que, dans le second cas, le Président doit choisir l'inaction, même au prix de plus de vies. Pourquoi? La question est la même que dans le cas de Georges versus Edward et Frank, et le dilemme analogue. Cette nouvelle paire d'exemples ne fait qu'exposer le même problème sous des dehors différents. Le changement de contexte a clairement pour but d'aider à identifier les éléments importants du problème en l'illustrant de diverses façons²⁹.

Après avoir illustré le dilemme de plusieurs façons analogues (hôpital/tramway, Georges/chauffeur, Harry/Irving), Thomson commencera à élaborer sa solution. La question demeure celle de savoir ce qui explique la différence entre les cas mentionnés, et Thomson énonce à ce stade une hypothèse importante. Pour elle, il devient clair que la différence principale à l'intérieur des paires d'exemples réside dans la *provenance* de la menace dans chacun des cas décrits :

²⁹ Une réflexion similaire à la précédente s'impose ici, et plus manifestement encore. L'enjeu des deux exemples est toujours exposé à l'aide des concepts de tuer et laisser mourir. Or, tuer, dans le premier cas, reste une notion ambiguë, alors que le second cas illustre un sens plus littéral de ce verbe. Thomson ne semble pas remarquer cette ambiguïté, qui est pourtant importante, puisque ces notions semblent cruciales dans la description même du problème. Nous soulignons le fait que le recours aux notions de "tuer" et de "laisser mourir" semble crucial. Il faut en effet se questionner sur la pertinence de ce vocabulaire dans l'argument, et se demander s'il n'est pas plutôt traîné comme un boulet dans la description du problème. En effet, l'enjeu peut tout aussi bien ressortir sans que l'on fasse appel aux notions de "tuer" et "laisser mourir". Le Président doit choisir entre "faire dévier ou non" ou "bombarder ou non", sans que les notions de "tuer" ou "laisser mourir" y changent quoi que ce soit. Au contraire, employer les termes "tuer" et "laisser mourir" a peut-être pour effet de donner une charge théorique inutile à la problématique, et de complexifier, sinon camoufler, l'enjeu véritable des exemples. D'ailleurs, Thomson soumettra une solution qui ne tient pas compte de ces notions... Décrire le problème en y faisant constamment appel est superflu et enlève de la précision à l'argumentation. En effet, on peut se demander en quoi consiste la question, au juste : parle-t-on de la permissibilité d'agir ou non pour sauver le plus grand nombre, ou de ce qui est le pire entre tuer et laisser mourir? Les deux questions sont indépendantes, mais ce vocabulaire les confond de manière illégitime. Finalement, l'utilisation de notions qui se révèlent ambiguës et qui sont peut-être inutiles nuit à la crédibilité de l'argument en général.

D'autre part, en nous proposant certaines analogies, Thomson n'admet-elle pas déjà savoir quels sont les éléments du cas qui ont une importance au point de vue moral? L'analogie suppose une communauté de problème ; pour élaborer des analogies, il faut déjà savoir quel est le problème dont on discute. Cela signifierait donc que Thomson n'est pas à la recherche d'un principe, mais que ses exemples illustrent déjà le principe qu'ils sont censés révéler.

“ Perhaps the most striking difference between the cases I mentioned in which the agent may act, and the cases I mentioned in which he may not, is this: in the former what is in question is deflecting a threat from a larger group onto a smaller group, in the latter what is in question is bringing a different threat to bear on the smaller group.” (Thomson (1986), p. 83-84)

Cette conclusion ressort, dit-elle, de l'examen des exemples qui ont été développés auparavant. Il n'est cependant pas possible de s'en tenir à cela. Pourquoi, en effet, une différence quant à la provenance de la menace doit-elle décider de l'issue d'une situation, au lieu, par exemple, du nombre de personnes impliquées? “[It] is not easy to see why this should matter so crucially. I think it does, and have a suggestion as to why”²⁹. Il lui faut donc découvrir pourquoi cette différence a de l'importance. On voit particulièrement bien ici que Thomson compte, par son argumentation, donner une réponse définitive qui définirait les enjeux moraux du dilemme précédemment évoqué. Cette argumentation progressera, tout comme l'exposition détaillée du dilemme, à coup d'exemples.

Thomson se penche alors sur une nouvelle situation, qu'elle veut analogue à l'exemple initial du tramway, mais où l'enjeu n'est cependant plus de distribuer une menace, mais un bien.

Le caillou-santé ³⁰:

Sur la plage, six hommes sont en train de mourir. Cinq sont ensemble à un bout de la plage, tandis qu'un autre est seul à l'autre bout. Or, un caillou-santé est à la dérive, qui a le pouvoir de guérir toutes les maladies, ou à tout le moins celles dont souffrent les malades de cette histoire. Ce caillou dérive vers la personne seule. Le hasard veut que je sois, moi, dans l'eau, devant le caillou, et que je puisse le réorienter à loisir. Les cinq personnes ont besoin chacun du 1/5^e du caillou pour guérir. La personne seule aurait besoin de tout le caillou. Ai-je le droit d'altérer le cours du caillou pour qu'il aille guérir cinq personnes au lieu d'une?

La solution de Thomson consiste à dire ceci: je peux faire dévier le caillou de sa course en faveur de cinq personnes au lieu d'une, si et

²⁹ Thomson (1986), p. 84.

³⁰ Thomson (1986), p. 84.

seulement si la personne seule n'y a pas davantage *droit*³¹ que les cinq autres :

“ It seems to me that it is permissible for us to deflect the Health-Pebble if and only if the one has no more claim on it than any of the five does.”³²

Le fait que le caillou dérive d'abord vers la personne seule n'est pas, par exemple, un facteur de revendication suffisant en faveur de cette personne. Cependant, il se pourrait que le caillou miraculeux appartienne à la personne isolée, auquel cas cette dernière y a davantage droit que les cinq autres. Il se pourrait aussi que le caillou m'appartienne, à moi qui suis dans l'eau, et que je l'aie promis à la personne seule. Dans ce cas, comme dans l'autre, la personne seule y aurait davantage droit que les cinq autres. Il est également possible que les deux groupes (5 vs 1) aient joué à Lotto-Caillou et que la personne seule ait gagné ; cet accord préalable lui conférerait également un droit plus marqué d'avoir le caillou³³.

La suite du texte est à l'avenant. En ce qui concerne le tramway, il ne s'agira pas de voir ce qui donne à un groupe davantage le droit d'être confronté à une menace, mais de l'éviter, bien entendu. Voici quelques variantes de l'exemple du tramway, qui illustrent le travail des revendications³⁴:

1. Les cinq personnes sur la voie devant sont des travailleurs réguliers qui sont au fait des risques qu'ils courent. L'embranchement de droite est une voie inutilisée, un cul de sac, sur lequel le maire de la ville a proposé à des convalescents de l'hôpital du quartier d'installer des tables de pique-nique, avec la promesse solennelle qu'ils ne courent aucun danger. Il est alors possible qu'un pique-niqueur soit assis sur la

³¹ Traduire *claim* par “ droit ” n'est peut-être pas adéquat. En effet, Thomson souligne qu'elle utilise le mot *claim* dans une acception moins contraignante que le mot “ droit ”. Par exemple, dans les cas que nous avons décrits, elle considère que les “ claims ” ne donnent pas un droit inaliénable au bien ou contre la menace ; mais, dans l'éventualité où un choix devra être fait entre deux groupes de personnes, les claims pourront nous donner le sentiment (*one feels that*) qu'un groupe devrait avoir l'avantage sur l'autre (Thomson (1986), p. 84). Je continuerai d'utiliser le mot “ droit ”, et également “ revendication ”, en demandant au lecteur de prendre note de cette remarque.

³² Thomson (1986), p. 84.

³³ Thomson (1986), p. 85.

³⁴ Thomson (1986), pp. 85-87.

voie de droite alors que le tramway s'apprête à subir le mal fonctionnement que l'on sait. Le maire se trouvant justement à être le chauffeur de tramway, il devrait ne pas faire tourner le tramway, puisque sa promesse confère à la personne seule une revendication plus marquée que celle des cinq travailleurs contre la menace.

2. Par contre, si toutes les six personnes sont des travailleurs et que la personne seule effectue un travail au même titre que les autres, cette dernière ne peut demander à plus juste titre que les autres de ne pas être frappée par le tramway. Dans ces nouvelles conditions, il serait permmissible de faire tourner l'engin pour sauver le plus grand nombre.
3. Si un écolier s'aventure sur la voie de droite, ignorant les signes d'avertissement et se disant que personne n'aura le coeur de faire dévier un tramway sur un petit garçon, il est cependant clair que rien ne lui donne une garantie supplémentaire à celle des cinq travailleurs contre le tramway.
4. De même, les Présidents Harry et Irving ne pourront permettre à Worcester d'être bombardée que si cette ville n'a pas plus de droit contre la bombe russe que New York.

L'analyse de Thomson fait entrer une nouvelle variable dans les exemples, variable ignorée par Foot. Contrairement à ce que Foot laissait entendre, la situation du tramway n'est pas claire. En fait, on se rend compte que le chauffeur ou le passager du tramway n'ont pas automatiquement le devoir de tourner. Pourquoi le croyait-on au début?

"Why did it seem as if it would be? The cases were underdescribed, and what you supplied as filler was that the six on the tracks are on a par: that there was nothing further true of any of them which had a bearing on the question whether or not it was permmissible to turn the trolleys. In particular, then, you were assuming that it was not the case that the one had more claim against the trolleys than any of the five did." (p. 86, nous soulignons)

Si l'on s'aperçoit qu'un certain genre de choses donne à quelqu'un davantage de raisons de revendiquer un bien ou d'éviter une menace, c'est ce genre de choses qui sera pertinent dans l'analyse de situations comme celles décrites plus haut. On se rend compte, en examinant l'exemple du tramway et en le redécrivant, que la permmissibilité du geste de tourner ou non dépend de détails qui influencent le droit de chacun à revendiquer un

bien ou à éviter une menace. Thomson ne souhaite pas s'étendre quant à la nature exacte du "genre de choses" qui importe dans ce calcul des revendications: "I leave it open just precisely what sorts of things might give the one more claim [...] than any of the five has."³⁵ Cependant, elle juge que ce genre de choses est relativement clair à la lumière des exemples dont elle s'est servi pour dégager l'importance des revendications dans l'analyse d'une situation comme celle, par exemple, du caillou-santé: "it [is] at least relatively clear what sorts of things might give the one more of a claim on the Health-Pebble". Puisque l'exemple du caillou-santé est analogue à celui du tramway (par exemple dans le cas des promesses respectives du maire et de la personne à l'eau), le genre de choses qui importe dans l'analyse du cas du tramway est aussi, selon Thomson, relativement facile à saisir.

Nous aimerions rappeler ici que le calcul des revendications de chacun, qui est au fondement de l'analyse des cas que Thomson suggère, ne constitue pas un principe d'abord énoncé par Thomson, puis appliqué aux cas. Thomson souligne plutôt que ce sont les cas eux-mêmes qui appellent ce genre d'analyse et que la nécessité du recours aux revendications émerge naturellement des exemples eux-mêmes. Elle dira à ce sujet:

"The analogy [*scil.* entre le tramway et le caillou-santé] *suggests a thesis*: that Edward (or Frank) may deflect his trolley if and only if the one has no more claim against the trolley than any of the five has — i.e., that under these circumstances he may deflect it in order to bring about that it takes fewer lives than it would do if he did not."³⁶

Les circonstances qui ont une répercussion sur les revendications de chacun sont un élément indispensable de l'analyse des cas présentés, et ce sont les cas eux-mêmes qui le suggèrent.

Thomson donne un dernier exemple pour souligner l'importance des revendications dans l'analyse de certains dilemmes.

³⁵ Thomson (1986), p. 85.

³⁶ Thomson (1986), p. 85, nous soulignons.

L'avalanche³⁷:

1. Une avalanche descend vers une grande ville. Il est possible de faire dévier l'avalanche pour qu'elle n'atteigne qu'une petite ville, limitant ainsi les dégâts et les morts. Est-il permis de le faire?

Thomson répond que oui. Cette situation est cependant analogue à celle du tramway, en ce qu'il y manque des détails pour que l'on puisse prendre une décision éclairée. Le cas est "underdescribed". Considérons une seconde version de cet exemple:

2. La grande ville est située dans la région des avalanches. Le paysage y est à couper le souffle et plusieurs personnes, même si elles sont au courant des risques, choisissent néanmoins de s'y établir à cause de la beauté exceptionnelle des lieux. La petite ville, qui jouit d'un paysage moins époustouflant, est cependant située en dehors de la région des avalanches; les gens s'y établissent précisément pour éviter d'être dans la zone à risque. En cas d'avalanche, peut-on faire dévier la menace vers la petite ville?

La nouvelle description du cas renverse le jugement porté sur la première version. Il est clair, en effet, que la petite ville a davantage le droit d'éviter la menace que la grande ville, à cause d'une donnée que l'on ignorait dans l'exemple de l'avalanche, première mouture.

Où en sommes-nous? La question de départ, rappelons-le, est la suivante: quel est le critère qui permet de faire une distinction entre des exemples comme ceux du tramway et de l'hôpital, et qui explique que dans un cas, l'agent puisse agir et tourner le train au profit de cinq personnes, alors que dans le second cas, l'agent ne peut agir même si en n'agissant pas, il néglige de sauver cinq personnes? Ce critère, pour Thomson, est celui des revendications; on agit en faveur ou non d'un groupe quelconque si et seulement si ce groupe a plus de revendications pour ou contre un bien ou une menace. Les exemples de départ, négligeant de donner une vue détaillée du problème, mettent les personnes en jeu sur un pied d'égalité. Les revendications de chacun n'étaient pas établies, ce qui justifiait que l'on décide de nos actions en fonction du nombre seulement.

³⁷ Thomson (1986), p. 87.

Que devient alors l'hypothèse selon laquelle la provenance de la menace a une importance dans la décision à prendre? Thomson suggère que, dans le cas du tramway par exemple, il y a une menace à distribuer. D'un côté, il faudra faire appel à un examen des droits pour voir si la personne seule n'a pas davantage le droit d'être sauvegardée que les cinq autres. D'un autre côté, même si l'on admet ainsi que le chauffeur ou le passager peuvent faire tourner le train, cela ne signifie pas que la personne seule ne peut rien dire si l'on décide de se servir d'elle dans le but express de mieux distribuer la menace :

“ even if the one has no more claim against the bad thing than any of the five has, he can complain if we do something to *him* in order to bring about that the bad thing is better distributed: i.e., it is not permissible for George to shove his fat man off the bridge into the path of the trolley.”³⁸

De la même manière, la différence entre New York et Worcester dans le cas de la bombe devient la suivante: Même si Worcester n'a pas plus le droit d'éviter la bombe que New York, il n'est pas permis de se servir de Worcester dans le but d'en arriver à une meilleure distribution de la menace. “ Irving [...] does something to the Worcester's (drop one of our own bombs on them) in order to bring about that the Russian bomb is better distributed ”³⁹, donc Irving ne peut agir. Le chirurgien ne peut opérer le spécimen en santé puisque, pour distribuer le bien (les organes) de la meilleure façon, il faut se servir du spécimen en santé. Si la personne seule sur la plage a déjà avalé le caillou-santé même si elle n'y avait pas davantage droit que les cinq autres, il n'est pas permissible de la tuer pour récupérer le caillou et procéder à une meilleure distribution. Bref, la menace ou le bien à distribuer jouent un rôle complémentaire à celui des revendications, puisqu'on ne peut *se servir* d'une personne pour mieux distribuer le mal ou le bien, peu importe le côté où les revendications sont les plus contraignantes. Thomson conclura en disant :

³⁸ Thomson (1986), p. 91, ses italiques.

³⁹ Thomson (1986), p. 92.

“ perhaps [this] intuition is something to take off from: that what matters in these cases in which a threat is to be distributed is whether the agent distributes it by doing something to it, or whether he distributes it by doing something to a person.”⁴⁰

B. Problèmes de l'argumentation de Thomson

Il est clair que l'argument de Thomson repose entièrement sur des exemples. L'auteur compte sur eux, tant pour définir sa problématique que pour faire émerger puis pour fonder sa solution. Cependant, au fil des exemples, un gouffre se crée entre la problématique de départ et la solution à laquelle aboutit le texte, et cela a pour conséquence que Thomson n'arrive pas à imposer la pertinence de son principe de façon convaincante. Nous exposerons les failles qui marquent l'argumentation de Thomson, pour ensuite montrer leurs causes, qui tiennent toutes à une utilisation des exemples qui n'est pas totalement rigoureuse. Que les exemples soient à l'origine de l'échec de l'argumentation de Thomson n'est pas une surprise: si l'argumentation repose sur eux, leur mauvaise utilisation rend évidemment l'argument invalide.

La solution de Thomson ne répond pas à la question initiale

“ So we stand in need, still, of a solution : why can Edward and Frank turn their trolleys, whereas David cannot cut up his healthy specimen? ”⁴¹

Comme on le voit, la question de départ fait clairement allusion à un dilemme qui ne tient pas au contenu d'un seul exemple mais à une confrontation entre les jugements portés sur deux exemples qui semblent pourtant analogues. Thomson résout-elle spécifiquement ce problème? Il faut admettre que non. Certains changements sont apportés à cette problématique à cause de l'approche des revendications que Thomson privilégie, et cela a des conséquences sur la cohérence de son argumentation. Voici comment s'articulent ces changements.

⁴⁰ Thomson (1986), p. 92. Notons que Thomson qualifie cette dernière réflexion d'intuition.

⁴¹ Thomson (1986), p. 82.

Comment Thomson introduit-elle les revendications dans son argumentation? Il faut tout d'abord souligner qu'elle ne peut pas le faire en conservant simplement les exemples originaux. Il lui faudra insérer, dans les exemples, de nouvelles données, qui lui permettront d'analyser les cas à partir de ces nouveaux détails. Rappelons-nous que les exemples initiaux ne suscitaient un questionnement que lorsqu'ils étaient posés par paire; les exemples isolés ne posaient pas de problème quant à leur solution. Or Thomson, en introduisant de nouveaux éléments dans un exemple de la paire, change déjà le problème initial; l'exemple isolé peut maintenant avoir plusieurs issues, au lieu de la seule issue, évidente, qu'il avait chez Foot ou au début du texte de Thomson. Cette pluralité de solutions, qui tiennent à des détails ajoutés à la description, fait que l'emphase peut maintenant être placée sur un seul exemple. L'exemple isolé n'a plus besoin de son pendant pour susciter une réflexion et un problème; il contient en lui-même tout ce qu'il faut pour être étudié seul, et non plus uniquement dans le cadre d'une comparaison.

Pour s'en convaincre, on n'a qu'à voir qu'il est inutile d'étudier une paire d'exemples pour se servir d'une analyse basée sur les revendications. Dans le cas du tramway, les variations que Thomson apporte jouent sur des éléments précis du cas, qui colorent les personnages et leur donnent une certaine épaisseur: le chauffeur est le maire qui a fait une promesse à certains citoyens, la personne seule sur la voie de droite est un écolier, ou un pique-niqueur ayant reçu une garantie contre le tramway; la personne dans l'eau, qui pourra faire dévier le caillou-santé, c'est moi, qui possède le caillou et qui l'ai promis à la personne seule; les habitants de la petite ville l'ont justement choisie à cause de sa sécurité, des garanties qu'ils avaient contre les avalanches; etc. Chaque exemple peut dorénavant donner prise à une analyse, par les revendications, dont les résultats auront une pertinence même si l'exemple est étudié seul et non plus dans le cadre d'une opposition.

Plus que cela, les nouveaux éléments que Thomson fait jouer dans l'exemple isolé et qui suscitent une analyse sur la base des droits, font que

cette analyse n'aura plus de pertinence *que* pour cet exemple seul. La notion de revendication dont se sert Thomson fait que chaque exemple est l'objet d'une analyse unique. Les autres exemples pourront bien sûr être soumis à une analyse similaire sur le mode des revendications, mais cette analyse ne pourra pas prétendre expliquer un dilemme entre deux exemples. Pourquoi? Parce que la solution de Thomson, fondée sur les revendications, ne se penche pas sur ce qui différencie deux situations, mais sur ce qui compte dans une seule situation. Par conséquent, expliquer à l'aide des revendications pourquoi, dans le cas du tramway, le chauffeur peut tourner, n'a aucune incidence directe quant à l'explication du cas du chirurgien. On peut donc dire que Thomson donne un principe qui peut permettre de déterminer l'issue d'un cas particulier; mais son principe ne peut aider à déterminer les causes d'un dilemme entre deux cas. Dans la perspective des revendications, le dilemme entre deux exemples est évacué pour privilégier une analyse qui n'a pas besoin d'une paire d'exemple, mais d'un seul exemple, pour être illustrée au mieux.

Thomson — qui, rappelons-le, reproche à Foot de mal répondre à une question que cette dernière ne s'était en fait pas posée — ne répond donc pas à la question qu'elle-même s'est posée au départ. Son analyse des revendications répond bien à une autre question, que l'on pourrait énoncer comme suit: "Dans l'éventualité où il faut choisir entre deux groupes de personnes, y a-t-il des éléments autres que le nombre qui peuvent orienter notre choix?" Cette nouvelle formulation montre bien qu'on peut examiner isolément un exemple à l'aide de la notion de revendication, tant que cet exemple contient un bien ou une menace à distribuer entre deux groupes. En aucun cas cependant (sauf indirectement⁴²), elle ne donne d'explication quant aux raisons de l'opposition de nos jugements à propos de

⁴² Indirectement, en effet, elle "explique" la différence. Mais cela est possible grâce à un examen des exemples qui n'oblige pas à les mettre en parallèle pour comprendre le rôle, au sein de la comparaison, de la notion de revendication privilégiée par Thomson. Pour mieux comprendre, rappelons-nous la solution qui faisait appel au principe de double effet: c'est le fait de mettre les exemples en parallèle qui permettait d'illustrer au mieux le travail du principe dans l'explication de cette opposition. Les revendications peuvent être illustrées

la paire d'exemples exposée au départ, ce qui était pourtant annoncé au programme comme étant la question primordiale.

En ce qui a trait à notre problématique générale d'emprunt des exemples, la remarque suivante s'impose ici: en empruntant l'exemple du tramway, Thomson a également emprunté la problématique d'opposition entre deux jugements qu'utilisait Foot, en se proposant elle-même de résoudre ce dilemme; cependant, dans son argumentation principale tout comme lors de sa critique envers Foot, Thomson n'arrive pas à reprendre à son compte de manière cohérente l'exemple du tramway. Cette fois-ci, c'est la structure d'opposition qu'elle ne parvient pas à maintenir, le problème devenant interne à l'exemple et ne se posant plus dans une optique de comparaison. Ce faisant, un gouffre se crée entre la problématique originale et l'aboutissement du texte de Thomson: elle écarte son dilemme premier et ne parvient pas à donner une réponse satisfaisante à ce qu'elle posait pourtant comme étant sa question de départ. Il faut en conclure que son usage de l'exemple du tramway, dont les variantes entraînent une déviation de sa problématique, menace la validité de l'argumentation entière de Thomson, sa conclusion n'étant pas cohérente avec ses prémisses.

"Tourner ou non", telle n'est plus la question

Thomson, chaque fois qu'elle utilise l'exemple du tramway, met l'accent sur le geste de tourner ou non. De même, pour tous les autres exemples concernés, l'emphase sera invariablement mise sur la permissibilité du geste que celui qui est en position d'agir devra poser: qu'est-ce qui fait que le chauffeur peut tourner ou non? quand m'est-il permis de rediriger le caillou-santé? le chirurgien doit-il ou non opérer? le Président peut-il faire dévier la bombe sur Worcester? Toujours, la question sera posée sous cette forme⁴³. Cela donne l'impression que Thomson

au sein d'un seul exemple, et ne gagnent rien de plus à être illustrées dans deux exemples au contenu différent.

⁴³ Thomson (1986), p. 81: " why is it that Edward may turn that trolley to save his five, but David may not cut up his healthy specimen to save his five? "; p. 82: " why can Edward and Frank turn their trolleys, whereas David cannot cut up his healthy specimen? "; p. 84: " We happen to be swimming nearby, and are in a position to deflect [the pebble] towards

questionne la permissibilité du geste même, et ces questions semblent mettre l'emphase sur la personne qui doit intervenir concrètement dans le cours des choses. Cet élément d'intervention active dans un processus en cours semble également un trait crucial de la description des exemples. Il devrait donc trouver un écho dans la solution que Thomson apportera au problème.

Or, bien que le geste en lui-même, et la déviation qu'il suggère, semblent importants dans la description des cas, la solution de Thomson ne dit rien sur la permissibilité ou sur l'impermissibilité de poser ce geste. En effet, une notion comme celle des revendications ne met pas l'accent sur la responsabilité de l'agent qui doit faire l'action, mais sur les caractéristiques des agents passifs dans l'exemple. Le chauffeur, ou le Président, ou encore moi qui suis dans l'eau, ne devons pas nous poser de questions quant à notre responsabilité dans l'attribution d'un tort ou d'un bien; notre responsabilité ne tient plus à notre geste, mais à notre évaluation des revendications des deux groupes en place. Les actions que l'on pose — le fait de ne rien faire et de continuer tout droit, dans le cas du tramway, ou de poser un geste et de virer à droite — n'ont pas d'importance en elles-mêmes; l'issue d'une situation devra être conditionnée par le poids respectif des revendications de ceux qui subiront notre action. Bref, le fait de poser ou non un geste déterminant (ce que Thomson avait pourtant choisi comme trait descriptif marquant) n'est plus problématique pour l'agent qui devra le poser, mais devient entièrement conditionné par des détails concernant les individus passifs qui hériteront d'un bien ou d'un mal.

On pourra répondre que, dans le cas du tramway où le maire, qui a fait une promesse, est aussi le conducteur du train, l'analyse des revendications donne un rôle à la personne qui agit. Le problème du geste serait donc inclus dans l'analyse des droits des groupes, puisque celui qui posera le geste a une responsabilité dans le calcul de leurs revendications. Mais ce n'est qu'accidentellement que le maire est également le chauffeur du tramway. S'il avait assisté, impuissant, au dilemme du chauffeur, cela n'aurait pas

the five. Is it permissible for us to do it? " ; p. 83 : " Presumably George may not shove the fat man into the path of the trolley; he must let the five die " ; etc.

enlevé à la personne qui pique-nique sur les rails sa revendication liée à la promesse du maire. Les véritables acteurs demeurent les détenteurs des revendications et, donc, le geste de tourner ou non n'est pas important en soi, mais est toujours dépendant des réclamations des deux groupes en place.

L'origine de ce décalage entre un élément important de la question de départ et la solution de Thomson se trouve peut-être dans le fait que cette dernière place, au début du texte, les exemples dans une perspective "tuer ou laisser mourir". Qui tue, et qui laisse mourir? Ce sont, bien sûr, ceux qui ont le contrôle (relatif) de la situation: le chauffeur et le passager du train, le chirurgien, le Président, etc. La problématique "tuer ou laisser mourir" oriente la description première des exemples en mettant l'accent sur la personne qui agit. Or, Thomson laisse tomber, en cours de route, cette première problématique, pour lui substituer celle des revendications. L'attention se déplace donc de la personne qui devra agir vers les individus porteurs des revendications (individus qui subiront ou profiteront de l'action, mais qui ne participeront pas à cette action). Le hic, c'est que Thomson continue, dans la description des exemples, à mettre l'emphase sur les notions de "tuer" et "laisser mourir". La description de l'exemple n'a donc rien à voir avec la véritable question posée, pas plus qu'avec la solution proposée. Comme nous l'avons déjà mentionné, d'après la solution de Thomson, la question devrait être: Comment choisir entre deux groupes dans la distribution d'un bien ou d'une menace? En s'évertuant à garder une question qui concerne la problématique "tuer ou laisser mourir" (ou comment l'agent doit choisir entre poser un geste ou ne pas en poser un) et à décrire le problème comme étant dépendant de cette question, Thomson crée une tension entre la question posée et une réponse qui concerne en réalité une autre question.

Le vocabulaire et le carcan de la problématique "tuer ou laisser mourir", utilisés par Thomson dans ses premiers paragraphes, sont donc conservés au fil du texte — une espèce de relique sacrée —, alors que la véritable question concerne les revendications, une notion complètement indépendante de "tuer et laisser mourir". Cela fait ressortir un autre aspect

du problème qu'il peut y avoir à reprendre pour ses propres fins un exemple précédemment élaboré dans une autre perspective. Comme on l'a vu plus haut, le point de vue "tuer ou laisser mourir" n'est déjà pas très bien servi par une comparaison entre les exemples du tramway et de l'hôpital, vu l'ambiguïté de ces notions dans le cas du tramway. Thomson augmente la confusion, puisqu'elle paraît décidée à toujours décrire ses exemples avec le vocabulaire déjà trouble de la première problématique, tout en faisant diverger le problème vers la perspective des revendications. Une problématique différente, pour assurer sa pleine compréhension ainsi que sa cohérence, devrait bénéficier d'un remaniement dans les notions qui la décrivent, et qui correspondraient davantage à sa nature.

Même exemple, principe différent

Les détails supplémentaires que Thomson doit introduire dans l'exemple du tramway pour lui faire porter la thèse des revendications permettent également de faire une autre remarque concernant notre problématique de l'emprunt d'exemples.

Pour introduire la question des revendications dans le cadre des exemples qu'elle a repris, il lui faudra enjoliver ces exemples de détails qui lui permettront de donner une prise à une analyse faite à partir des revendications. Sans des détails qui soulignent que "le maire du village est en fait le conducteur du tramway et qu'il a fait une promesse qui sert de garantie aux pique-niqueurs installés sur la voie de droite", impossible pour Thomson d'analyser l'exemple du tramway dans sa perspective des revendications. Même chose pour l'exemple du caillou-santé⁴⁴: sans les éléments propices aux revendications comme "le fait que je sois à l'eau, que le caillou m'appartienne, et que je l'aie promis à la personne seule", impossible pour Thomson de se servir de ces exemples pour discuter des revendications. Tout en conservant certains exemples comme celui du tramway, dont la forme lui semble attrayante, Thomson devra cependant beaucoup les remanier pour y faire cadrer sa propre problématique.

⁴⁴ Exemple que Thomson a voulu analogue à celui du tramway..

Le problème est que cette méthode ne semble pas favoriser notre adhésion à sa thèse des revendications. En effet, les détails qu'elle introduit dans les exemples semblent tellement aléatoires, que ce côté aléatoire se répercute sur la pertinence de l'analyse à l'aide des revendications. Cela ressort particulièrement bien dans le cas du tramway, et dans celui du caillou-santé.

(i) Si le chauffeur du tramway n'était pas aussi le maire de la ville, qui a fait une promesse à l'avantage des pique-niqueurs, ce chauffeur n'aura aucune façon de savoir quelles revendications peuvent influencer son acte. Le chauffeur devra logiquement tourner pour sauver le plus de vies possible, et c'est le principe qui dicte de sauver le plus grand nombre qui aura prépondérance sur les droits. Le fait que le maire soit également le chauffeur semble une coïncidence extraordinaire, et l'on ne peut faire autrement que penser que les revendications ne pourront vraiment être un facteur décisionnel que dans un contexte d'exception.

(ii) Si je ne me trouve pas dans l'eau, au bon endroit, pour faire dévier le caillou-santé, ou encore si j'y suis mais que je ne suis pas celui qui a promis le caillou à la personne seule, ou bien si le caillou appartient à la personne seule mais que je l'ignore, je vais faire dévier le caillou-santé vers les cinq personnes. La personne seule aura sans doute davantage de revendications envers ce caillou, mais moi qui suis dans l'eau, comment le saurais-je ? Les circonstances nécessaires pour que ces revendications, dans cette situation particulière, soient prises en compte, sont exceptionnelles et tiennent davantage de la coïncidence que du déroulement logique des choses. Encore une fois, l'exemple choisi pour "suggérer" l'importance d'une analyse en termes de revendications suggère plutôt que ces revendications n'auront qu'une place accidentelle dans les rouages de la décision à prendre, et qu'elles seront secondaires comparativement à la "loi du plus grand nombre", qui elle, saute aux yeux.

Qui plus est, contrairement à ce que souhaite Thomson, les exemples qu'elle a empruntés pour élaborer sa thèse donnent le sentiment qu'un

examen fait à partir des revendications est, en réalité, injuste pour l'un des deux groupes concernés. Dans les exemples du tramway et du caillou-santé, la promesse lie celui qui devra agir avec l'un des deux groupes seulement. L'entente s'est faite à sens unique, mais la situation, qui en est une de vie ou de mort, paraît porter des enjeux plus grand que cette promesse qui a besoin de conditions extravagantes pour être tenue. En effet, pour être tenue, la promesse qui a été faite nécessite une réunion de facteurs tellement aléatoires qu'on a le sentiment que les cinq sont mis dans la balance contre une promesse qui, en fait, ne vaut pas grand-chose; l'avantage de la personne seule ne semble pas vraiment résider dans la garantie qu'elle détient mais dans un hasard extraordinaire qui permet qu'elle puisse réclamer que cette promesse soit tenue.

Il faut cependant signaler que ces remarques ne prouvent pas que la thèse des revendications n'a pas sa place dans l'analyse de certaines situations. Simplement, les exemples de départ sont tels que les détails à y ajouter pour favoriser une analyse axée sur les revendications semblent nuire à la crédibilité de ce genre d'analyse, en lui donnant un caractère très aléatoire et parfois injuste. On aurait souhaité voir des exemples où les deux groupes auraient eu la possibilité de s'entendre entre eux pour déterminer des décisions à prendre dans les cas problématiques, dans des circonstances où le choix n'a pas à s'effectuer en catastrophe. Là, les revendications pourraient jouer leur rôle sans entrave et de manière moins aléatoire.

Pour conclure sur ce point, on peut donc faire valoir que l'emprunt d'exemple est périlleux en ce que les exemples d'origine décrivent parfois des situations qui, loin de satisfaire les enjeux de la nouvelle thèse à défendre, desservent celle-ci et lui enlèvent de la crédibilité. L'exemple du tramway ne nous semble pas, en tout cas, la situation la plus adéquate servir de faire valoir aux revendications de Thomson.

Quelques bons exemples, et pourquoi ils fonctionnent

À quelques reprises dans son texte, Thomson donne des exemples qui, bien qu'ils soient dits analogues aux autres, semblent néanmoins plus convaincants par rapport à la thèse des revendications qu'elle souhaite imposer. Le cas de la petite ville et de la grande ville, qui sont, pour l'une, établie dans une zone sans risque d'avalanches et, pour l'autre, établie dans une zone à risques, est un de ces exemples. En effet, on a l'impression que les revendications sont effectivement un élément important, solide et non pas aléatoire, de l'analyse de cette situation, et que les autorités ont une bonne raison, à cause de ces revendications, de ne pas faire dévier l'avalanche sur la petite ville, malgré le nombre moins élevé de vies sauvées.

Pourquoi cet exemple, qui est pourtant analogue à celui du tramway où le maire a donné une garantie à certains plutôt qu'à d'autres, fonctionne-t-il mieux ? Pourquoi donne-t-il aux revendications une importance qui paraît justifiée ? C'est qu'en fait, cet exemple n'est pas vraiment analogue à celui du tramway. Sans s'en rendre compte, nous semble-t-il, et croyant élaborer cet exemple sur le modèle des précédents, Thomson a néanmoins fait jouer certaines caractéristiques nouvelles, qui aident au genre de thèse qu'elle soutient au lieu de lui nuire.

Dans le cas du tramway, on a souligné une impression d'injustice liée au fait que la promesse était faite à sens unique, et qu'un des deux groupes semblait souffrir d'une exclusion de l'entente qui paraissait injuste dans des circonstances où des vies sont en jeu. Cependant, dans le cas de l'avalanche, les positions sont claires à tous les niveaux : les habitants de la grande ville ont choisi d'y vivre en sachant à quoi ils s'exposent, et les habitants de la petite ville l'ont choisie en ayant une garantie solide qu'il n'y aura pas de détournement d'avalanche en leur défaveur. On peut également supposer, sans avoir l'impression d'introduire des détails extravagants dans l'histoire, que les dirigeants des deux villes connaissent ces risques et ces garanties. Le "contrat" est donc connu des deux parties concernées ainsi que par les personnes qui auront à agir en cas de pépin.

Dans le cas du tramway et du pique-nique garanti sécuritaire par le maire-chauffeur, une seule des parties concernées connaît la promesse. En outre, le fait que le maire soit le chauffeur est un élément très aléatoire qui contraste avec la position stable des autorités qui auront le loisir d'agir dans le cas de l'avalanche. Autre facteur divergent entre les cas : la reconnaissance du risque couru. Même si cet élément nous semble plus discutable, il y aurait peut-être quand même une différence entre la reconnaissance, par les parties concernées, du genre de menaces que constituent l'accident de tramway et l'avalanche. La première semble avoir un caractère accidentel plus imprévisible, alors que l'autre semble être une menace dont on reconnaît clairement la possibilité dans le principe même de l'exemple. Le fait que le tramway ne puisse plus freiner est un accident qui semble moins enclin à influencer fortement la décision d'une personne de devenir travailleur pour une compagnie ferroviaire, tandis que l'avalanche est un risque qui, nous dit l'exemple, influence fortement la décision des gens de s'installer dans la petite ville, et qui est reconnu sans ambiguïté par ceux qui s'installeront dans la grande.

Trois éléments du cas de l'avalanche le distinguent donc des cas du tramway et du caillou-santé : (i) l'existence d'une entente entre les deux parties ; (ii) le fait que les circonstances dans lesquelles la décision sera prise ainsi que la position des personnes clés ne sont pas trop aléatoires ; (iii) la nature peut-être plus "reconnue" et acceptée de la menace que constitue l'avalanche.

Ces éléments du cas, étrangers aux premiers exemples, permettent d'expliquer pourquoi les revendications, dans un tel cadre, prennent un caractère plus nécessaire, moins contingent. C'est donc en élaborant un cas qui n'est, somme toute, plus directement analogue aux cas empruntés à Foot que Thomson parviendra (à son insu) à rendre plus crédible son analyse fondée sur les revendications. Une variante de l'exemple du caillou-santé, où Thomson suggère que les deux groupes ont joué à Lotto-Caillou pour déterminer leur position sur la plage, représente elle aussi une situation où l'entente se fait entre les deux groupes et où les revendications semblent, par

le fait même, tenir une place moins aléatoire et injuste dans le problème. Encore faudra-t-il que moi qui me baigne, je sois au courant de cette Lotto-Caillou.

III. Quelques conclusions

Le problème des emprunts d'exemples

L'exemple du tramway, tel que repris par Thomson, ne fonctionne pas vraiment pour fonder ou même illustrer efficacement sa thèse. Après examen, on peut supposer que cette déficience est due au fait que l'exemple de Foot, même s'il n'est pas extrêmement détaillé, n'en a pas moins été conçu dans un but distinct de celui du Thomson. Les notions utilisées par Thomson pour décrire l'exemple du tramway, notamment celles de "tuer" et "laisser mourir", ainsi que la thèse même du calcul des revendications, tout cela s'applique avec difficulté à un exemple d'abord forgé par Foot dans l'optique d'une discussion portant sur le double effet et sur les devoirs négatifs et positifs. Il est par ailleurs intéressant de constater que quelques exemples ont mieux joué leur rôle dans le texte de Thomson, parce que cette dernière les a élaborés en y introduisant des éléments plus accueillants pour sa propre problématique. Cela soulève la question de la présence d'un contexte théorique sous-jacent à la construction des exemples, question dont nous parlerons au point suivant de cette conclusion.

Cependant, les problèmes rencontrés par Thomson dans son utilisation d'un exemple initialement fabriqué par Foot ne résultent pas nécessairement du fait même d'emprunter un exemple. En effet, Thomson aurait pu favoriser un principe autre que celui du calcul des revendications et avoir la chance que ce principe s'applique sans trop de heurts à l'exemple du tramway. De même, elle aurait pu emprunter un autre exemple que celui du tramway et y appliquer avec succès sa thèse portant sur les revendications. Finalement, cela aurait pu être Thomson elle-même qui invente l'exemple du tramway, sans pour autant que ce dernier soit adéquat lorsqu'on l'utilise dans le cadre du calcul des revendications. Qu'est-ce à dire? Il semble que

l'exemple du tramway et les exemples en général possèdent certaines caractéristiques qui font que leur utilisation est adéquate ou non selon le contexte. Par conséquent, il n'est pas possible de reprendre indifféremment n'importe quel exemple pour discuter de n'importe quel problème, pas plus qu'il n'est souhaitable d'élaborer soi-même un exemple sans y introduire des caractéristiques qui le rendront utile aux fins de notre propre discussion. Bref, ce n'est pas *l'emprunt* de l'exemple lui-même qui cause un problème, mais l'emprunt de *tel* exemple dans le cadre de *tel* contexte. Dans le cas de Thomson, on ne peut donc pas dire qu'elle n'aurait pas dû *emprunter* d'exemple pour discuter de son propre principe, mais qu'elle n'aurait pas dû emprunter *l'exemple du tramway*. Lors de l'emprunt, elle aurait dû se montrer vigilante et veiller à ce que l'exemple choisi soit plus favorable à l'objectif poursuivi.

L'exemple et la théorie

Les réflexions précédentes semblent suggérer que le bon ou le mauvais fonctionnement d'un exemple est dû à son adéquation à un cadre théorique particulier. On a vu combien la valeur de l'exemple tient à une reconnaissance de caractéristiques qui le composent, et de ce que ces caractéristiques permettent comme utilisation. En fait, il nous semble que décrire le fonctionnement d'un exemple en disant que la théorie en émerge, c'est décrire l'équation à l'envers. Il y a toujours de plus fortes chances pour que ce soit l'exemple qui émerge de la théorie, et non l'inverse. Le travail accompli par certaines "intuitions" pour faire émerger un principe d'exemples semble très flou et difficile à décrire par rapport à une analyse qui montre que les traits de l'exemple sont soumis aux exigences du principe étudié. À preuve, on a constaté que les exemples retouchés plus en profondeur par Thomson (celui de l'avalanche, entre autres) sont les plus convaincants lorsqu'il s'agit de démontrer l'importance des revendications dans l'analyse; c'est l'introduction de caractéristiques nouvelles dans la description de l'exemple qui facilite l'application du principe de Thomson. Ce n'est pas le hasard qui a amené cette dernière à donner aux nouveaux exemples ces caractéristiques en particulier, mais le fait que la théorie des

revendications est omniprésente dans le regard de Thomson et, par conséquent, dans sa façon d'élaborer de nouveaux exemples.

D'ailleurs, le texte de Thomson montre très clairement le moment précis où elle fait en sorte que ses exemples seront voués à illustrer son principe plutôt qu'à le fonder et, donc, où la théorie est introduite à la base dans la construction de ses exemples. Que doit faire Thomson dès lors qu'elle signale que le problème des premiers exemples est qu'ils ne sont pas suffisamment décrits? Elle se doit d'en faire une description plus poussée. Mais, ce faisant, elle doit choisir la direction dans laquelle ira cette description. Or, elle choisit de décrire plus avant les exemples en y faisant entrer des éléments réceptifs à une analyse ultérieure qui sera faite par le biais des revendications. Il est clair que cette nouvelle description ne s'imposait pas d'elle-même, par delà toute prétention théorique, mais constituait un choix théorique fondamental qui a façonné les exemples pour en faire le support du principe des revendications. Comme on l'a mentionné dans l'introduction, il faut choisir *quel problème* l'exemple illustre; ce choix implique que l'exemple, dans sa description initiale, contient d'ores et déjà une charge théorique. Dès que Thomson décide que les exemples ne sont pas suffisamment décrits⁴⁵, les décrire plus avant oblige à faire un choix, et ce choix est obligatoirement effectué en vue de faire des exemples le support de son objectif théorique particulier. Si un neuropsychologue, par exemple, croyait que l'exemple du tramway n'est pas suffisamment décrit et qu'il s'employait à le décrire davantage, cet exemple se ferait l'illustration de la théorie particulière du neuropsychologue. Les enjeux "découverts" par ce dernier auraient alors reflété ses propres préoccupations.

Bien qu'il ne soit peut-être pas toujours aussi facile de mettre le doigt sur le moment où un exemple devient le support d'une thèse particulière, il est possible de penser que tous les exemples sans exception sont le support d'un principe précis, puisque leur description les condamne à illustrer la

⁴⁵ Le fait même que Thomson énonce le problème comme étant celui du manque de détails dans la description de l'exemple annonce déjà une prise de position théorique. En effet, le fait de

vision de celui qui décrit la situation étudiée. Pour établir cette conclusion générale, il nous faudrait étudier un échantillon beaucoup plus large d'exemples et d'auteurs. Nous pourrions néanmoins constater que la situation est la même dans le texte de Frances M. Kamm, que nous examinerons au chapitre suivant.

En résumé, l'efficacité d'un exemple dépend de l'adéquation de ses caractéristiques en regard de la théorie qu'il veut servir, ce qui implique qu'une présence théorique est toujours requise à la construction même de l'exemple. Un exemple pourra donc illustrer avec brio une théorie, la raison de ce succès tenant à sa construction particulièrement soignée dans le cadre de cette théorie. Mais un exemple ne pourra pas fonder ou justifier avec brio une théorie ou un principe, puisque sa construction implique un rapport de soumission préalable aux notions que l'on veut mettre de l'avant. On a bien vu d'ailleurs que prendre n'importe quel exemple pour tenter d'en faire "émerger" notre thèse peut au contraire nuire inutilement à l'efficacité de notre démonstration. Un auteur ayant à coeur la crédibilité de sa théorie voudra alors orienter fermement la construction de l'exemple dans le cadre de cette théorie. Il s'ensuit que de bons exemples ne peuvent fonder une théorie, ils ne peuvent que nous faire admirer leur construction parfaitement adaptée à cette théorie. On peut donc dire que, si un exemple est mauvais, il ne saurait être convaincant, ni pour illustrer, ni pour fonder un principe, mais que s'il est bon, il y a de fortes chances qu'une construction conditionnée par le principe discuté soit à l'origine de son succès.

Les intuitions chez Thomson

Soutenir qu'un exemple ne peut être construit sans que des présupposés théoriques ne prévalent à cette construction tend à infirmer toute prétention à recourir aux exemples pour faire émerger des intuitions pouvant fonder une théorie. Ces "intuitions" ne pourraient échapper à une accusation de pétition de principe. Il est cependant important de se pencher tout de même sur la façon dont Thomson veut utiliser les intuitions dans

dire qu'il manque certains détails n'est pas une évidence objective mais se comprend dans le

son texte. En effet, on pourrait croire que, même si un contexte théorique est nécessairement sous-jacent à l'élaboration des exemples, il est quand même possible d'en faire émerger des intuitions véritablement originales. Nous nous pencherons donc brièvement sur l'une des intuitions de Thomson, qui permettra de soulever une question que doit se poser quiconque prétend découvrir une nouvelle facette à un problème à l'aide des intuitions : notre intuition est-elle vraiment originale, peut-elle nous mener vers un principe inédit ? ou ne peut-elle pas en fait être assimilée à un principe déjà connu et élaboré ?

Rappelons-nous cette phrase de Thomson, chargée de faire ressortir la raison pour laquelle la provenance et la distribution de la menace importent vraiment dans une analyse des exemples présentés :

“perhaps [this] intuition is something to take off from: that what matters in these cases in which a threat is to be distributed is whether the agent distributes it by doing something to it, or whether he distributes it by doing something to a person.”⁴⁶

Consacrons premièrement quelques lignes au rôle de cette intuition. Elle veut répondre à la question suivante : pourquoi la provenance de la menace importe-t-elle dans les cas précédemment étudiés⁴⁷ ? Il semble pourtant que la provenance de la menace n'est pas un thème abordé réellement dans cette réponse intuitive. En effet, *distribuer* une menace implique que la menace soit uniforme, la même pour tous. Uniformiser la menace, en parlant de la distribuer, évacue du même coup la question de la provenance de la menace, puisqu'une menace que l'on doit distribuer est nécessairement la même pour tous. Par exemple, on a le sentiment que George ne doit pas pousser le gros homme du haut du viaduc pour arrêter le tramway avant qu'il ne tue cinq personnes. Le fait que le tramway ne menace

contexte du genre de théorie que veut imposer Thomson.

⁴⁶ Thomson (1986), p. 92.

⁴⁷ Cf. Thomson (1986), pp. 83-84 : “ Perhaps the most striking difference between the cases I mentioned in which the agent may act, and the cases I mentioned in which he may not, is this : in the former what is in question is deflecting a threat from a larger group onto a smaller group, in the latter what is in question is bringing a different threat to bear on the

pas du tout le gros homme de prime abord semble être un facteur important dans ce jugement. La provenance de la menace, dans ce cas, est "hétérogène", en ce sens que George menace le gros homme, mais que le tramway menace les cinq personnes, pas Georges. Or, Thomson soutient dans l'affirmation citée plus haut qu'il est légitime de mieux distribuer une menace en agissant sur elle, mais qu'il n'est pas légitime de mieux la distribuer en agissant sur une personne. Dans le cas de George et du gros homme, George doit faire quelque chose, non pas au tramway, mais à une personne, pour que la menace soit "mieux distribuée": "George, if he acts, does something to the fat man (shoves him off the bridge into the path of the trolley) to bring about the better distribution of the trolley, viz., that the one gets it instead of the five."⁴⁸ Ce qui menace le gros homme n'est donc plus Georges lui-même, mais le tramway... Que la menace soit bien distribuée signifie que le chauffeur de tramway a le droit de faire quelque chose au tramway pour qu'il ne tue pas cinq personnes. Que la menace soit mal distribuée signifie que George n'a pas le droit de faire quelque chose à une personne pour la mettre dans le chemin du tramway. Mais dans les deux cas, la menace distribuée reste le tramway. Cette manière d'interpréter les exemples pour les analyser en termes de distribution du bien ou de la menace a pour effet d'uniformiser la menace ou le bien, et donc d'empêcher que l'on réponde réellement à la question de la provenance de la menace. Au lieu de voir en quoi le problème change lorsque l'on apporte "a different threat onto a smaller group", Thomson uniformise la menace pour analyser le problème en termes de "faire quelque chose à la menace même" ou "faire quelque chose à quelqu'un pour mieux distribuer la menace". L'intuition de Thomson, finalement, ne répond pas clairement à la question de départ, à savoir pourquoi la provenance de la menace est importante dans l'analyse des cas présentés.

smaller group. But it is not easy to see why this should matter so crucially. I think it does, and have a suggestion as to why".

⁴⁸ Thomson (1986), p. 92.

Laissons de côté cette déviation de l'argumentation dans le texte de Thomson pour revenir à la question des intuitions. L'intuition citée plus haut, que Thomson croit faire émerger de l'étude des exemples, est énoncée différemment, à plusieurs reprises, à la fin de son texte :

"If the one has no more claim on the good than any of the five has, he cannot complain if we do something to *it* in order to bring about that it is better distributed; but he can complain if we do something to *him* in order to bring about that it is better distributed."⁴⁹

"If the one has no more claim against the bad thing than any of the five has, he cannot complain if we do something to it in order to bring about that it is better distributed: i.e., it is permissible for Edward and Frank to turn their trolleys. But even if the one has no more claim against the bad thing than any of the five has, he can complain if we do something to him in order to bring about that the bad thing is better distributed."⁵⁰

"The trolley's being better distributed *is* its getting onto the one, it *is* running the one down and thereby killing him; and Edward doesn't turn his trolley onto the one, he doesn't run the one down and thereby kill him, in order to bring this about-what he does to bring it about is to turn his trolley. [...] By contrast, George, if he acts, does something to the fat man [...] to bring about the better distribution of the trolley"⁵¹

"what matters in these cases in which a threat is to be distributed is whether the agent distributes it by doing something to it, or whether he distributes it by doing something to a person."⁵²

Ces quatre extraits donnent un assez bon aperçu de la nature de l'intuition que Thomson veut mettre à contribution pour expliquer ce qui distingue les façons légitime et illégitime de distribuer un bien ou une menace. Cette intuition, on le sait, est censée émerger des exemples examinés, et donc, fonder un principe pertinent à l'examen de ces exemples. On peut, bien sûr, supposer qu'un tel genre d'intuition pourra se rapporter à un principe déjà connu. Mais Thomson semble penser que son intuition est inédite. Elle ne la rapproche d'aucun principe déjà connu, et elle souligne

⁴⁹ Thomson (1986), p. 91, ses italiques.

⁵⁰ Thomson (1986), p. 91.

⁵¹ Thomson (1986), p. 92, ses italiques.

⁵² Thomson (1986), p. 92.

bien que cette intuition est "something to take off from"⁵³; il faut travailler à partir d'elle, ce qui sous-entend qu'elle n'a pas déjà été énoncée sous la forme d'un principe, mais qu'il faut viser à l'élaborer sous cette forme, pour donner naissance à un nouvel outil d'analyse.

Mais comparons maintenant cette intuition inédite avec quelques passages du texte de Foot, où cette dernière définit et applique la doctrine du double effet :

"The doctrine of the double effect is based on a distinction between what a man foresees as a result of his voluntary action and what, in the strict sense, he intends. He intends in the strictest sense both those things that he aims at as ends and those that he aims at as means to his ends. The latter may be regretted in themselves but nevertheless desired for the sake of the end [...]. By contrast a man is said not strictly, or directly, to intend the foreseen consequences of his voluntary actions where these are neither the end at which he is aiming nor the means to this end."⁵⁴

"in real life it would hardly ever be certain that the man on the narrow track would be killed. Perhaps he might find a foothold on the side of the tunnel and cling on as the vehicle hurtled by. The driver of the tram does *not* then leap off and brain him with a crowbar."⁵⁵

Ensuite, prenant l'exemple où un juge doit condamner un innocent et le faire exécuter pour accéder aux désirs d'une bande de mafieux, qui sinon organiseront un massacre, Foot décrit ainsi l'application du principe de double effet :

"The judge [...] needs the death of the innocent man for his (good) purposes. If the victim proves hard to hang he must see to it that he dies in another way. To choose to execute him is to choose that this evil *shall come about*, and this must count as a *certainty* in weighing up the good and evil involved." (Foot (1978), pp. 23-24)

Que remarque-t-on? Les analyses respectives de Thomson et Foot paraissent curieusement similaires. En effet, il est difficile de ne pas rapprocher la distribution de la menace ou du bien chez Thomson à la fin poursuivie chez Foot. La fin poursuivie devient la meilleure distribution

⁵³ Thomson (1986), p. 92.

⁵⁴ Foot (1978), p. 20.

possible de la menace ou du bien. Chez Thomson, cette meilleure distribution peut entraîner accidentellement la mort d'une personne, ou bien elle peut contenir en elle-même cette mort perçue comme un moyen de sauver cinq personnes. C'est ce que Thomson appelle, dans le premier cas, une distribution où l'on agit sur quelque chose (la menace ou le bien) — cette action entraînant la mort d'un homme —, et, dans le second cas, une distribution où l'on agit sur une personne, où la personne devient un moyen indispensable à réalisation de la fin poursuivie (“George, if he acts, does something *to* the fat man [...] to bring about the better distribution of the trolley”⁵⁶). Le premier type de distribution est légitime, le second, illégitime. Or, dans le cadre du principe de double effet, tout comme dans le principe de distribution chez Thomson, la réalisation du plan, dans les cas légitimes, ne requiert pas la mort de la personne seule comme moyen pour atteindre la fin poursuivie; cette mort est non voulue et accidentelle. Dans les cas illégitimes, pour le principe de double effet comme pour le principe de distribution, la mort de la personne est requise, absolument nécessaire, pour atteindre la fin poursuivie ou la meilleure distribution. Il est aisé de rapprocher l'intuition de Thomson à l'esprit du principe de double effet.

La différence entre le principe de double effet tel que le décrit Foot et l'intuition de Thomson réside dans le fait que, pour le principe de double effet, l'intention de l'agent est au cœur du problème. Pour Thomson, ce n'est pas ici l'intention de l'agent qui compte, mais les paramètres de la distribution du bien ou de la menace. L'attention se porte donc, d'un côté, sur l'agent, et de l'autre, sur la chose à distribuer et sur la manière dont on s'y prendra⁵⁷. Cette différence est peut-être importante, mais elle n'efface pas la frappante similitude entre l'intuition de Thomson et le principe de double effet: les deux ont pour élément clé le fait de prendre ou non une personne comme moyen nécessaire pour atteindre une fin qui lui portera préjudice. Ce

⁵⁵ Foot (1978), p. 23, ses italiques.

⁵⁶ Thomson (1986), p. 92, nos italiques.

⁵⁷ On avait déjà noté ce changement du pôle d'attention chez Thomson, où l'agent qui doit agir semble perdre de l'importance par rapport aux caractéristiques des groupes qui subiront son action.

qui rapproche les deux analyses semble plus marqué que ce qui les sépare, et chose certaine, malgré certaines différences, un rapprochement s'impose.

Une telle similarité entre les deux genres d'analyse du problème que décrivent respectivement Foot et Thomson ne peut que nous amener à questionner en général le phénomène de "l'émergence d'intuitions" inédites. Thomson ne semble pas remarquer que son intuition se rapproche de manière flagrante du principe de double effet. Voyant cela, on peut se demander si faire "émerger" des intuitions à partir d'exemples n'aurait pas pour effet de multiplier inutilement les analyses auxquelles ces exemples peuvent se prêter — inutilement, puisque les intuitions inédites pourraient s'avérer être des rééditions de principes déjà connus.

Le fait de ne pas reconnaître la présence sous-jacente du principe de double effet dans son analyse entraîne des conséquences regrettables pour Thomson. Premièrement, il semble qu'une procédure consistant à susciter des intuitions et à considérer que leur originalité est garantie semble pour le moins discutable au point de vue méthodologique. Il vaut mieux reconnaître les diverses influences qui jouent un rôle dans une analyse que de les ignorer ou souhaiter qu'elles n'existent pas. Deuxièmement, si elle avait vu que son intuition se rapprochait du principe de double effet, Thomson aurait pu tenter d'approfondir cette ressemblance et en tirer des réflexions intéressantes pour le principe de double effet lui-même, ainsi que pour les modifications qu'elle apporte dans la manière de s'en servir. Ne pas reconnaître cette similitude entre le principe et l'intuition, en pensant peut-être qu'une intuition est nécessairement inédite, revient à ignorer ces possibilités, pourtant intéressantes, de révision d'un principe connu à l'aide de nouveaux éléments qui y entrent en jeu. On demeure dans une espèce d'entre-deux, où l'intuition est livrée d'un bloc sans que les éléments qui y surgissent, anciens et nouveaux, n'aient la possibilité d'être reconnus à leur juste valeur.

Il est amusant et intéressant de constater pour finir que l'intuition de Thomson présente des similitudes avec, précisément, le principe de double

effet. En effet, les exemples sur lesquels Thomson se penche, bien que remaniés à sa façon, n'en proviennent pas moins d'un texte qui, justement, désirait, en se servant de ces exemples, illustrer l'action du principe de double effet. De là à conclure que les exemples portent inévitablement une charge théorique, et que les "intuitions" qu'ils provoquent sont en fait guidées par cette théorie, il n'y a qu'un pas, que l'on peut se permettre de franchir, à tout le moins à la lumière de notre examen des intuitions de Thomson.

Ces observations tendent en outre à montrer que l'exemple du tramway a été, à l'origine, admirablement bien construit en vue des fins qu'il devait servir. L'objectif premier de Foot, c'est-à-dire illustrer le principe de double effet, réussit encore à transparaître malgré le changement de perspective imposé par Thomson.

Frances M. Kamm désire également se servir d'intuitions dans son argumentation ; nous examinerons bientôt sa façon d'aborder le problème du tramway, pour étudier la nature des liens qu'elle cherche à créer entre les exemples et les intuitions.

La portée de notre examen critique du texte de Thomson

Que pouvons-nous prouver ou infirmer en soulignant les erreurs commises par Thomson dans l'utilisation des exemples comme fondement de son argumentation? Comme nous l'avons souligné à quelques reprises dans ce texte, le fait que Thomson ne se serve pas des exemples avec une grande rigueur nuit à la validité de sa démonstration, sans toutefois que l'on puisse en conclure que son principe, basé sur un calcul des revendications, n'est pas valable en lui-même. Thomson ne peut pas prouver sa thèse avec les exemples mais, d'un autre côté, il est faux de penser que l'on puisse invalider son principe en s'appuyant sur le fait que ses exemples sont mal choisis et mal utilisés : critiquer l'utilisation d'un exemple ne peut en aucun cas être assimilé à une critique valable du principe que l'exemple veut servir. Il est vrai, par exemple, que Thomson a apporté de nombreuses variations aux exemples, ce qui a eu pour conséquence de créer un gouffre entre la

question posée au départ et la réponse constituée par les revendications. Mais même ce grave faux pas ne peut pas servir à invalider le principe, l'idée de Thomson. Parfois même, le caractère convaincant d'une analyse faite sur la base des revendications parvient à ressortir, entre autres lorsque Thomson propose cette voie de solution au sein d'exemples qu'elle-même élabore.

La seule conclusion que l'on est en droit de porter quant à la validité ou l'invalidité de son principe est celle-ci : nous aboutissons finalement avec un principe, celui du calcul des revendications, dont Thomson n'a pas prouvé le caractère nécessaire ou l'unique pertinence⁵⁸. Cet échec dans la démonstration n'entraîne pas l'invalidité du principe des revendications lui-même. Malheureusement, les vices de forme présents dans l'argumentation de Thomson peuvent lui valoir des critiques qui se fondent sur ces maladresses et qui peuvent miner injustement la crédibilité de sa thèse elle-même.

⁵⁸ Ce qui était son ambition, au contraire de Foot (1978). On se souvient que cette dernière suggère que son principe joue un rôle crucial, alors que que principe de double effet ne joue qu'un rôle subsidiaire (Foot (1978), p. 29), mais elle n'enlève pas toute crédibilité à ce dernier principe. Ne cherchant pas à donner à son principe un caractère d'unique nécessité, elle soulignera également que d'autres principes pourront également avoir une pertinence dans la résolution du même dilemme.

CHAPITRE III

FRANCES MYRNA KAMM PREND LE TRAM

Contrairement aux auteurs dont nous avons parlé jusqu'à maintenant, Frances M. Kamm est la seule qui traite explicitement du rôle méthodologique qu'elle attribue aux exemples dans ses textes. En effet, Foot et Thomson utilisaient les exemples, sans toutefois nous proposer une réflexion sur la place des exemples au sein de leur méthode d'argumentation. Au contraire, dans les introductions respectives de *Creation and Abortion*⁵⁹ et de *Morality, Mortality* (vol. I et II)⁶⁰, Kamm livre de manière explicite sa conception des exemples et de la tâche qui leur est assignée au sein de son argumentation.

De ces introductions, il ressort que les exemples, pour Kamm, doivent jouer un rôle crucial, littéralement fondamental, dans la réflexion philosophique⁶¹. L'élaboration des exemples et leur étude subséquente a un but précis : générer, provoquer des intuitions. L'examen des exemples devra se faire de manière a-théorique, puisque l'objectif consiste à faire émerger des intuitions dont la nature sera elle-même pré-théorique ; la netteté de ces intuitions est censée révéler la présence et la nature de la structure psychologique sous-jacente qui inspire ces réponses intuitives ("reveal some underlying psychologically real structure"). En effet, une structure psychologique de base commanderait nos intuitions, qui elles-mêmes nous indiqueraient la présence et le contenu d'une telle structure. Ainsi, il serait possible, avec une méthode basée sur l'utilisation des exemples, d'avoir un accès direct au fondement de notre moralité, aux principes qui la gouvernent, sans que cet accès soit perturbé ou contaminé par une théorie quelconque ("because we do not begin with an awareness of the principles, it is less likely that the responses to the cases are the results of a conscious

⁵⁹ Kamm (1992).

⁶⁰ Kamm (1993) et Kamm (1996).

application of principles to which one is already committed"). Les intuitions dont parle Kamm ne doivent pas être confondues avec des émotions; il s'agira bien de jugements ("pretheoretical judgments") qu'il faudra étayer de manière rationnelle ("one must give one's reasons for making them"). Quant aux exemples utilisés pour faire émerger les intuitions, ils seront de préférence hypothétiques, cela permettant de mieux faire ressortir les caractéristiques qui importent dans l'étude d'un cas ("characteristics to help in our search for principles"). Selon Kamm, les exemples tirés de "la vraie vie" sont d'une telle complexité qu'il est inutile d'essayer d'en dire quelque chose de profond; leur abondance de détails oblige la réflexion à se cantonner à des généralités. Les exemples fictifs, eux, permettent d'isoler et de cibler quelques traits de la problématique, et ce rétrécissement du champ couvert se fait au profit de la profondeur de la réflexion ("this approach involves thoroughly working over a small area with the result of greater depth"). Rappelons que la théorie doit être écartée du processus de réflexion, car c'est seulement au terme de ce processus que l'on sera en mesure de dévoiler les principes qui en auront émergé.

Il n'est pas étonnant que Kamm se soit intéressée de près à l'exemple du tramway. Cet exemple hypothétique peut supporter de nombreuses variantes. En outre, les liens qu'il est possible de faire entre cet exemple et des enjeux moraux de "la vraie vie" permettent d'exploiter de façon productive les réponses intuitives qu'il générera. À titre d'exemple, on se rappelle que Thomson, tout comme Foot, désirait se servir de la situation du tramway pour discuter de l'avortement.

Le fait de considérer, dans ses introductions, les exemples comme sources d'intuitions morales n'est pas démenti par les rappels que Kamm effectue, au long de ses textes, à propos de la méthode qu'elle compte utiliser⁶².

⁶¹ Ce paragraphe reprend les idées de Kamm dans Kamm (1992), pp. 8-10; ; Kamm (1993), pp. 7-9; Kamm (1996), pp. 9-12. (Ces trois introductions sont pratiquement identiques).

⁶² Par exemple, dans le premier des deux textes de Kamm que nous étudierons: "These cases [*scil.*, les exemples examinés par Kamm], however, will be important not only as

Dans "The Trolley Problem", premier texte sur lequel nous nous pencherons dans ce troisième chapitre, Kamm passe en revue les arguments mis de l'avant par ses prédécesseurs pour solutionner le problème qui nous est maintenant familier. Comme elle-même l'annonce, elle compte procéder, dans ce premier texte, à un examen critique qui se fera par le moyen de contre-exemples. Dans un second texte, "Harming Some to Save Others", Kamm élabore sa propre suggestion quant à une résolution possible du problème du tramway. Cette suggestion tiendra compte de ce qui constitue vraiment, selon Kamm, le problème du tramway. Ce chapitre se divisera donc en trois parties, l'une concernant les contre-exemples utilisés par Kamm, la seconde expliquant ce qu'est, pour elle, la problématique de l'exemple du tramway, et la dernière examinant de plus près la façon dont les exemples sont utilisés en vue de proposer un nouveau principe.

I. Les contre-exemples de Kamm dans "The Trolley Problem"

1. Le contre-exemple qui illustre une faille conceptuelle

À la page 159 du "Trolley Problem", Kamm parle de la solution que James Montmarquet a voulu apporter au problème du tramway. Selon ce dernier, trois conditions doivent être remplies pour que l'on puisse rendre compte de la permissibilité de faire dévier le tramway. On peut tourner (a) lorsque cela maximise le plus grand bien ; (b) lorsque la personne vers qui on redirige le tramway est déjà menacée (*already threatened*), i.e. qu'elle mourra de la menace si personne n'intervient *ou* que la menace peut être redirigée vers elle ; (c) lorsqu'on redirige une menace déjà existante, mais qu'on n'en crée pas une nouvelle.

Kamm choisit de contrer le point (b) en montrant que Montmarquet fait un mauvais usage de la notion de "déjà menacé" : "In general, if a threat can be redirected to someone this does not mean he is already threatened by

counterexamples to previous proposals. Intuitive responses to the cases will form the basis for the new proposal. [...] I will present the positive proposal that claims to account for the intuitive responses to all these cases." (Kamm (1996), p. 149)

it.”⁶³ Pour illustrer son propos, elle donne l'exemple d'un avion qui menace de s'écraser sur une ville. Est-ce que, théoriquement, tous les endroits vers lesquels le pilote peut rediriger l'avion sont *déjà menacés* par l'avion ? Cela semble absurde. En fait, dira Kamm, Montmarquet se trompe, puisque, dans le cas du tramway, la personne seule est menacée par le fait que *le chauffeur puisse tourner le tramway*, mais n'est pas déjà menacée par *le tramway lui-même* :

“If it were permissible to redirect to Joe [...], he might be said to be under a threat that I would redirect the trolley. But this does not mean he is already under a threat of the trolley itself.”⁶⁴

Par un contre-exemple analogue à celui du tramway, Kamm a démontré que Montmarquet utilise mal la notion de “déjà menacé”, ce qui pose un problème pour la validité de la solution de ce dernier. Plusieurs autres contre-exemples fonctionnent de manière similaire dans le texte de Kamm⁶⁵.

Par ces contre-exemples, les principes avancés sont remis en cause dans leur fondement même, puisque les concepts qui les définissent sont ébranlés. Mais la critique de Kamm ne tient pas à ses contre-exemples, qui sont simplement l'illustration d'une critique conceptuelle. Le contre-exemple aide à clarifier une notion, mais sa présence, bien qu'utile, est aussi facultative, pas vraiment fondamentale à l'objection de Kamm. Une objection soulevant simplement le caractère flou ou ambigu des notions utilisées, sans recours aux exemples, aurait peut-être été moins limpide, mais pas incomplète.

Kamm commet cependant parfois quelques maladresses, notamment lorsqu'elle reprend à son compte la critique que Thomson adressait à Foot.

⁶³ Kamm (1996), p. 159.

⁶⁴ Kamm (1996), p. 159.

⁶⁵ Voir la discussion d'un autre principe, qui utilise la notion de sacrifice appliquée au cas de l'hôpital et à celui du tramway. Kamm y explique que, contrairement à ce que dit l'auteur concerné, *seul* le travailleur isolé serait sacrifié si on le tuait pour le bénéfice des cinq ; il est faux de dire que les cinq malades seraient, eux, sacrifiés au bénéfice de la personne saine. Kamm reprend donc les termes de l'exemple pour montrer l'emploi inadéquat des notions “sauver” et “sacrifier” lorsqu'appliquées à la personne en santé. Cette critique se rapproche de celle que nous avons faite à Thomson à propos de l'ambiguïté des termes de tuer et laisser mourir utilisés dans le contexte de l'exemple du tramway.

Selon Thomson, Foot justifie le geste du chauffeur en disant qu'il fait face à un conflit entre deux options équivalentes (tuer et tuer). Kamm, suivant Thomson, affirme que si un passant avait la possibilité d'activer un interrupteur et de faire dévier le tramway, il serait face à un conflit entre tuer (le travailleur isolé) et laisser mourir (cinq travailleurs). Même si le principe de Foot suggère que laisser mourir est préférable à tuer, on a néanmoins le sentiment que le passant peut activer l'interrupteur, et qu'il vaut donc mieux tuer que laisser mourir. Kamm trouve cette objection suffisante et ne cherche pas d'autre motif de rejeter la suggestion de Foot. Mais ce faisant, elle se bute aux mêmes problèmes que ceux déjà relevés chez Thomson. D'abord, Foot utilise les notions "éviter de faire du tort" et "sauver", ce qui, malgré des rapprochements que l'on peut faire entre les termes "éviter de tuer" et "ne pas laisser mourir", ne permet pas de les croire équivalents. Ensuite, cette objection se fonde sur une différence entre le statut du chauffeur et celui du passant (le passager chez Thomson); mais la situation du passant, qui a la possibilité d'actionner un interrupteur pour faire dévier le train, est similaire à celle du chauffeur, tout comme l'était la situation du passager⁶⁶. La relation de ces trois acteurs avec le tramway est la même, ils ont tous exactement le même pouvoir sur lui: ils ne peuvent l'arrêter, mais peuvent le rediriger. Kamm, en reprenant à son compte une objection de Thomson, répète donc aussi les erreurs que Thomson y avait introduites.

Il est quand même possible d'affirmer que le genre de critique qui utilise l'exemple afin d'illustrer la fragilité ou l'ambiguïté de certains concepts est très efficace. Ce genre d'objection démontre qu'une erreur est faite à la base, au niveau de la cohérence des concepts utilisés dans l'élaboration d'un principe, avant même que l'on puisse songer à l'appliquer.

⁶⁶ Cf. notre deuxième chapitre, p. 28.

2. Le contre-exemple comme critique des principes dans leur application aux cas

Kamm se sert également d'exemples pour mettre en relief les failles auxquelles certaines suggestions se butent, cette fois-ci, non pas au niveau de leurs concepts, mais au niveau de leur application aux problèmes. Il s'agit de démontrer que les principes discutés, lorsqu'ils sont confrontés à des exemples introduits par Kamm, donnent des résultats qui vont à l'encontre de nos propres jugements — et de nos intuitions — sur les cas. Cet examen des contre-exemples est particulièrement important parce que ces contre-exemples seront à la base de la solution que Kamm voudra apporter au problème du tramway.

La discussion qui suit portera sur trois contre-exemples. Comme on le verra, leur fonctionnement est quasi identique, bien que leur contenu soit différent et qu'ils soient faits pour contrer des principes distincts.

Rappelons-nous la première condition proposée par Montmarquet pour expliquer la permissibilité de rediriger le tramway: il faut que cette redirection favorise le plus grand bien. Lorsque cinq personnes sont sur la voie devant le train, et qu'emprunter une voie secondaire permettrait de ne tuer qu'une personne, il est permis de tourner puisque cela convient à la condition stipulant que le plus grand bien doit être maximisé. Kamm critique cette condition à l'aide de deux contre-exemples :

1. Supposons que le tramway se dirige déjà vers une personne, et que cinq autres se trouvent sur la voie secondaire. À première vue, il serait absurde de rediriger le train, puisqu'il est déjà sur la voie où se produira l'accident le moins coûteux; le plus grand bien est déjà favorisé. Mais imaginons que la redirection du tramway ait pour conséquence de faire vibrer le sol de telle manière qu'une bombe, posée à proximité et menaçant vingt personnes, soit désamorcée. Dans ce cas de figure, il est clair pour Kamm qu'il n'est pas permis de rediriger le tramway même si, par notre inaction, on ne maximise pas le nombre de vies sauvées. Tourner permettrait de sauver vingt-et-une personnes au lieu de cinq et ainsi de maximiser le plus grand bien, mais notre intuition nous dicte plutôt de ne pas tourner. Donc,

contrairement à ce qu'affirme Montmarquet, il n'est pas toujours permis de tourner pour favoriser le plus grand bien⁶⁷.

2. La même analyse prévaut si l'on sait que la personne sur la voie devant est un médecin qui sauvera plus tard sept patients. Même si la condition du plus grand bien recommande de tourner, et de sauver huit personnes (le médecin et ses sept patients) au lieu de cinq, il semble évident qu'il n'est pas permis moralement de le faire. Encore une fois, le plus grand bien ne justifie pas de tourner, et notre intuition contredit la première condition de Montmarquet⁶⁸.

À l'aide de ces deux contre-exemples, Kamm croit montrer que le principe de Montmarquet est impuissant à rendre compte de nos intuitions face à certains cas de redirection. Le principe de Montmarquet *s'applique* aux contre-exemples ; on peut effectivement raisonner sur les éléments du cas en termes de maximisation du plus grand bien. Mais les exemples montrent que, bien qu'il soit possible d'analyser les situations qu'ils proposent en leur appliquant ce principe, l'action que ce dernier prescrit semble inacceptable. Montmarquet échoue donc à rendre compte, avec son principe, de ce que nos intuitions jugent souhaitables dans certains cas de redirection.

Kamm s'attaque aussi au principe de double effet, dont elle conteste également la capacité à rendre compte de certains cas de redirection.

3. Le chauffeur du tramway dont les freins ne fonctionnent plus voit cinq personnes sur la voie devant. Il peut faire dévier son tramway sur une voie secondaire, mais l'inclinaison de la pente sur laquelle est située cette voie fera en sorte que le tramway reviendra foncer sur les cinq personnes, sauf si une personne se trouve sur la voie secondaire ; cette personne pourrait, en se faisant écraser, bloquer le train et l'empêcher de revenir vers les cinq autres. Or, il s'avère qu'une personne se trouve précisément sur cette voie secondaire. Kamm soutient qu'il est permis de rediriger le tramway vers elle. Cependant, si l'on redirige le train, la mort de cette personne sera non seulement prévue, mais également voulue, car c'est sa présence seule qui peut empêcher les cinq personnes de mourir. Conclusion : la situation peut être analysée selon les concepts qui forment le principe du double effet, mais le jugement que ce principe prescrit dans ce cas —

⁶⁷ Kamm (1996), p. 158.

⁶⁸ Kamm (1996), p. 158.

impermissibilité de tourner — contredit ce que l'on juge, à première vue, permissible de faire⁶⁹.

Tout comme c'était le cas dans les premiers contre-exemples, cette situation est propre à être analysée avec le principe examiné (double effet), mais le résultat de l'analyse s'avère contre-intuitif. Il faut donc en conclure que le principe de double effet n'est pas apte à rendre compte de manière satisfaisante de tous les cas de redirection.

3. Le fonctionnement des contre-exemples du second type

Comment fonctionnent les contre-exemples de Kamm lorsqu'ils cherchent à prouver le caractère contre-intuitif de certains principes? On sait déjà que les réponses intuitives qu'ils suscitent ont, selon Kamm, un caractère immédiat et indubitable; par exemple, il est immédiatement évident pour Kamm qu'il n'est pas permis de rediriger le tramway dans le cas où un médecin et cinq personnes se disputent la vie sauve. En cela, on peut rapprocher le style d'utilisation des exemples chez Kamm et chez Foot; cette dernière privilégiait également les situations qui provoquaient une réponse immédiate. Chez Kamm, cette réponse — ou intuition — immédiate est recherchée pour mettre l'accent sur l'inaptitude d'un principe à donner une solution conforme à notre intuition dans la situation décrite.

Mais si l'on examine avec soin les trois contre-exemples retenus plus haut, on se rend compte qu'ils partagent davantage que le fait de susciter une contradiction entre notre intuition et le principe étudié. Ils se rejoignent aussi en ce qu'ils possèdent une même structure. L'étude de cette structure et de ce qu'elle implique explique, peut-être davantage que le recours à l'intuition, la raison pour laquelle les contre-exemples fonctionnent si bien dans tous les cas.

Les contre-exemples étudiés contiennent tous deux problèmes en un. Avant de savoir si l'on sauvera, dans les deux premiers cas, vingt-et-une personnes au lieu de cinq, ou huit personnes au lieu de cinq, on fait toujours face premièrement au premier problème "simple" du un contre cinq.

⁶⁹ Kamm (1996), p. 152.

Autrement dit, on peut toujours décrire le problème en ne mentionnant pas les conséquences “larges” de la redirection du tramway. Dans un cas simple de redirection, la mort d'une seule personne n'est pas un effet “large” de cette redirection mais peut presque être confondue avec le geste lui-même. Cependant, les vibrations qui désamorceront une bombe sont un effet plus “large” de la redirection du tramway. Cet élargissement forme en quelque sorte un second problème qui vient s'ajouter au premier. Illustrons cela en examinant de nouveau le premier contre-exemple :

1'. Un tramway dont les freins ne fonctionnent plus se dirige vers une personne qui se trouve sur la voie devant. Sur une voie divergente se trouvent cinq personnes.

Ceci est un problème de redirection “simple”. Les données sont minimales, et, avant d'arriver à l'embranchement, le portrait de la situation est tel qu'à la lumière du principe étudié (qui, dans ce cas, est la maximisation du bien telle que décrite par James Montmarquet), il faut conclure à l'impermissibilité de tourner. La redirection ne favoriserait pas le plus grand bien, et le principe de Montmarquet interdit donc de tourner. Mais le contre-exemple contient davantage que ce cas “simple” :

1". Un tramway dont les freins ne fonctionnent plus se dirige vers une personne qui se trouve sur la voie devant. Sur une voie divergente se trouvent cinq personnes. *Or, si l'on fait tourner le tramway sur la voie divergente, les vibrations du sol qui en seront engendrées désamorceront une bombe qui menace vingt personnes.*

Dans la situation que décrit maintenant Kamm, un autre problème vient s'ajouter au problème initial du “un contre cinq”. En effet, superposé au problème “simple” du “un contre cinq”, un autre problème survient, qui met cette fois en scène vingt-et-une personnes contre cinq. L'introduction du second problème est mise en évidence par l'expression “si

l'on fait tourner" (nos italiques)⁷⁰. En premier lieu, on est devant une situation où l'enjeu est celui de tourner ou non, mais en second lieu, s'introduit dans le contre-exemple une hypothèse quant aux conséquences plus "larges" qui sont reliées à la redirection elle-même. Or, cela engendre une espèce de double analyse : à un premier niveau, dans le cas "simple", la condition de maximisation du bien de Montmarquet exige que l'on continue vers la personne seule ; à un second niveau, dans le cas "élargi", la condition de maximisation du bien exige que l'on redirige le train.

On peut alors avancer ceci : ce contre-exemple de Kamm fonctionne, non seulement en produisant une intuition contraire au jugement de la condition de Montmarquet, mais aussi en mettant cette condition en conflit avec elle-même. Une description minimale, concernant la redirection seule, nous intime de continuer sur la voie principale, mais une description "large", qui tient compte des *conséquences de la redirection*, nous suggère plutôt de tourner. La contradiction que Kamm relève chez Montmarquet ne concerne donc pas une situation simple, mais une situation complexe où prennent part deux problèmes, et non un seul. Notre intuition entre en conflit avec le principe seulement au second niveau, lorsqu'on tient compte des conséquences larges qu'aura le geste de tourner.

La même analyse prévaut pour le second contre-exemple, dans lequel la personne seule est en fait un médecin qui sauvera sept malades. Le problème initial est celui, simple, de la redirection dans les cas de "un contre cinq" ; le second problème, qui se "superpose" au premier, porte l'enjeu à huit personnes contre cinq. La nouvelle description ne fait pas que compléter les données du problème, mais elle le double. Le principe examiné (toujours la maximisation du bien) est mis à mal du fait que, dans la description simple, il prescrit l'interdiction de tourner, alors que dans la description plus complexe — qui est en fait l'ajout, la superposition, d'un second problème au premier —, maximiser le bien exigerait de tourner. La condition de Montmarquet, encore une fois, vient en conflit avec notre intuition dans le

⁷⁰ "if we redirect", Kamm (1996), p. 158.

cadre de la description plus large du problème, et est aussi en contradiction avec elle-même.

Les contre-exemples de Kamm fonctionnent de la même façon lors de sa critique du principe de double effet. Face à une situation qui demande de choisir entre une ou cinq personnes, cette doctrine permettrait que l'on tourne. En effet, la personne seule mourra, mais cela n'est que prévu, pas voulu, ce qui satisfait les exigences de la doctrine du double effet. Ce n'est que lorsque s'ajoutent à ce problème des données concernant un retour du tramway à cause de l'inclinaison de la pente qu'alors la mort de la personne devient également voulue (son corps empêchera le tramway de redescendre et de tuer les cinq personnes). Cette description s'ajoute à la première, et c'est face à ce deuxième cas de figure que le double effet contredit nos intuitions.

Pour mieux faire ressortir la similarité du fonctionnement de tous les contre-exemples relevés, il faut noter qu'un élément de simultanéité entre en ligne de compte dans la façon dont les différents auteurs analysent le problème, et que cette simultanéité disparaît dans tous les contre-exemples de Kamm. Les situations "simples", donc les premiers problèmes, face auxquels les principes visés répondent de manière satisfaisante, sont des cas où tourner *équivaut* à tuer une ou cinq personnes. Le sauvetage et la mort résident dans le seul fait de tourner. Mais quand la situation se complexifie, et qu'un second problème s'ajoute au premier, les enjeux de cet ajout ne se confondent plus avec le geste de tourner : dans le cas de la bombe, tourner *équivaldra d'abord* à sauver une personne et simultanément à en tuer cinq⁷¹; *c'est seulement après avoir tourné* que des vibrations produites au sol pourront désamorcer une bombe, ce qui sauvera vingt personnes. Le cas du médecin qui, s'il est épargné, sauvera sept patients, est peut-être plus clair à cet égard. Alors que tourner *équivaut* à tuer les cinq personnes, ce geste n'*équivaut pas* à sauver les sept patients du médecin; ce geste pourra avoir comme conséquence qu'éventuellement, le médecin

⁷¹ Une espèce de "revers de la médaille", comme Kamm le dit elle-même (*flip side coin*), Kamm (1996), p. 174.

sauvera sept patients, mais tourner en tant que tel ne les sauvera pas⁷². Tous les principes critiqués par Kamm fonctionnent bien dans les exemples où agir est *strictement équivalent* à sauver ou tuer, alors que tous les contre-exemples décrivent des situations différentes structurellement, où le geste à poser entraîne (notion de conséquence "large") les résultats, au lieu de les contenir, au sens strict.

Ainsi, les contre-exemples de Kamm jouent de manière imperceptible sur la structure du problème posé ; on constate qu'ils décrivent les situations de manière à y faire entrer des enjeux plus larges que ceux contenus dans les cas simples de redirection. Les contre-exemples de Kamm utilisent en fait les principes qu'elle critique dans un contexte qui n'est pas le leur, et sont bâtis sur le modèle d'une nouvelle structure, plus englobante que celle à laquelle s'appliquaient initialement les principes examinés. À l'instar de Thomson, il semble que Kamm doive aussi transformer le problème initial du tramway afin de mener à bien son analyse.

II. Le problème du tramway selon Kamm

Dans le second chapitre de ce mémoire, nous avons souligné que le traitement que réserve Thomson à l'exemple du tramway faisait changer la nature du problème, de la question posée. Or, n'assiste-t-on pas au même phénomène dans le cheminement du texte de Kamm ? Les principes critiqués sont mis en face de situations où les enjeux paraissent déborder du cadre de la simple redirection ; cette approche plus élaborée ne convient pas à leur type d'analyse, et ils échouent à rendre compte de situations plus complexes, structurellement différentes. Kamm peut-elle vraiment critiquer des principes en montrant leur inaptitude dans des situations qui diffèrent de celles pour lesquelles ils ont été élaborés ?

⁷² Par exemple, si le médecin, épargné par le tramway, meurt cependant ensuite d'un éboulement avant d'opérer les sept patients, il devient évident que ce n'est pas le fait d'avoir fait dévier le train qui aura permis de sauver les patients. Faire tourner le tramway ne permet de sauver que le médecin, peut-être pour quelques heures seulement.

Ici encore, le problème de la construction des exemples refait surface. Les principes critiqués avaient tous été élaborés d'abord pour répondre aux impératifs d'une situation ayant telles et telles caractéristiques dans un contexte très précis. Les exemples construits pour illustrer ces principes doivent représenter un contexte si précis, en fait, que les contre-exemples de Kamm montrent qu'une légère variation de structure suffit à faire paraître ces principes inadéquats. Il y a donc une double remarque à faire ici.

- (i) D'un côté, la critique de Kamm n'est pas complètement valable lorsqu'elle utilise des situations dont la structure diffère de celle qui convient de prime abord aux principes qu'elle critique; on peut dire que de telles critiques ne sont pas tout à fait bien ciblées, qu'elles ne confrontent pas les principes sur leur terrain.
- (ii) D'un autre côté, ces contre-exemples mettent justement en relief le fait que certains principes sont inefficaces à cause de leur portée trop réduite. Il est peut-être valable de critiquer des principes que l'on juge trop étroits et qui s'avèrent inadéquats dès qu'on tente d'élargir un peu, à l'aide d'exemples, le cadre d'un problème.

Pour compléter la première remarque, disons que, puisque les contre-exemples de Kamm ont une structure différente de celle à laquelle les principes critiqués voulaient d'abord s'appliquer, ces contre-exemples ne peuvent pas vraiment justifier le rejet de ces principes. Tout comme on l'a fait remarquer pour Thomson, les critiques que Kamm élabore sur la base de contre-exemples ne peuvent pas prétendre fonder le rejet des principes examinés; bâtis sur une structure différente, les contre-exemples n'attaquent pas les principes de front et ne constituent pas la preuve du caractère inadéquat ou invalide de ces principes. En ce qui concerne la seconde remarque, il faut admettre que Kamm rencontre bien un autre aspect de son objectif. Alors que Thomson ne semblait pas s'apercevoir de l'importance des variations que ses exemples faisaient subir à sa question de départ (ce qui avait pour conséquence que sa conclusion ne correspondait plus à son objectif premier), il est parfaitement clair pour Kamm que ses contre-

exemples élargissent le contexte des situations initiales et en même temps changent le problème, les enjeux premiers. Plus précisément, les contre-exemples devront servir à montrer une chose: les principes examinés mettaient l'accent sur la redirection dans le cas du tramway, sur ce qui la rendait permmissible ou non; mais ces principes sont trop étroits et se trompent sur l'importance réelle de la redirection. Pour le démontrer, les trois premiers contre-exemples de Kamm font tous état d'une situation qui contient un problème de redirection; mais un élargissement de la problématique montre que les principes faits pour répondre aux cas de redirection ne fonctionnent plus. Selon Kamm, cela démontre que la redirection elle-même n'est pas un élément crucial dans tous les cas de redirection, et qu'il faut, par conséquent, inclure ces cas dans une classe plus large, trouver les éléments qui ont une importance véritable au point de vue moral⁷³. Il ne faut pas élaborer des principes qui s'attacheraient seulement à justifier ou interdire de tourner dans tel et tel cas de redirection. S'ils ignorent le fait que les cas de redirection ne forment pas une classe fermée, mais ont des caractéristiques qui montrent leur appartenance à une classe plus large de cas, ces principes sont condamnés à échouer: en effet, ils mettront l'emphase sur la redirection alors que cet élément n'est pas celui qui a le plus d'importance, moralement, dans l'étude de ces cas. On voit bien ici que Kamm, tout comme Foot et Thomson, désire mettre le doigt sur ce qui doit servir de critère dans l'analyse d'une situation au point de vue moral. On peut déjà dire que, pour elle, le problème moral exemplifié par la situation du tramway ne consiste pas en la redirection de ce dernier.

En fait, davantage qu'ils ne sont une critique dévastatrice et ciblée des principes examinés, les contre-exemples de Kamm servent à introduire une solution qui tiendra compte du problème du tramway dans un contexte plus large. Kamm désire imposer un changement de structure qui montrera que les principes qui ne peuvent s'y adapter souffrent d'une grave lacune: ils ne se penchent pas sur les traits de l'exemple qui ont vraiment de l'importance

⁷³ "redirection is not morally crucial to redirection cases. Redirection cases can be seen as part of a larger class" (Kamm (1996), p. 163, ses italiques).

au point de vue moral. Elle met l'emphase sur le besoin d'analyser les structures plus complexes, plus englobantes, besoin auquel ne répondent pas les principes critiqués. D'ailleurs, elle ne cache pas son intention de se servir des contre-exemples pour servir d'appui aux composantes de sa propre suggestion. Au début de son texte, elle annonce d'ailleurs :

*"I will try to show how previous proposals on the Trolley Problem fail, in order to motivate presentation of a new proposal. Doing this will involve presenting a series of cases that are intimately related to those already described. These cases, however, will be important not only as counterexamples to previous proposals. Intuitive responses to the cases will form the basis for the new proposal."*⁷⁴ (Kamm (1996), p. 149, nos italiques)

Ainsi donc, les réponses intuitives dont Kamm s'est servie pour tenter de démontrer l'inaptitude des principes étudiés seront également — et surtout—mises à contribution pour amener sa propre suggestion. La prochaine partie de ce chapitre examinera le rôle et l'utilisation des exemples dans l'argumentation "positive" de Kamm, exemples qui veulent générer des intuitions dans le but, non plus de critiquer des principes, mais d'en fonder de nouveaux.

Soulignons pour terminer que le cheminement de Kamm n'est pas très différent de celui de Thomson qui voulait, elle aussi, par l'introduction de nouvelles données au sein de l'exemple du tramway, montrer que ce problème contenait plus que ce que l'on pouvait y voir de prime abord. Cette démarche était également justifiée chez Thomson, dans la mesure où l'on peut critiquer certains principes en insistant sur le fait qu'ils sont réducteurs et ne posent pas le problème dans toute son ampleur. Cependant, le texte de Thomson n'en comportait pas moins plusieurs failles; l'analyse qu'elle proposait de la situation du tramway s'en trouvait altérée. Kamm, elle, est plus explicite quant au cheminement argumentatif qu'elle emprunte, et son recours aux exemples est davantage structuré. Son emphase sur une méthodologie précise nous permettra de mettre au jour d'autres problématiques de l'utilisation des exemples.

⁷⁴ Kamm (1996) p. 149.

III. La solution de Kamm : Structure et intuitions

Dans cette troisième partie, nous examinerons la solution apportée par Kamm au problème du tramway. Cette solution est énoncée dans le texte “Harming Some to Save Others”, et consiste en un nouveau principe, élaboré pour réussir là où les autres ont échoué. Plutôt que de donner des réponses contre-intuitives face aux cas étudiés, ce principe passera le test des intuitions lorsqu’il sera appliqué aux exemples.

Nous allons d’abord nous intéresser au nouveau principe lui-même. Puisque la prétention de ce principe est de s’appliquer aux exemples d’une façon qui ne soit pas contre-intuitive, nous devons, tout comme on l’a fait pour Thomson, voir sur quels éléments des exemples le principe met l’emphase et si ce principe peut s’appuyer sur les exemples pour avoir une certaine légitimité.

Ensuite, nous analyserons la démarche réelle de Kamm en la comparant à la méthodologie qu’elle proposait dans les introductions citées plus haut. En effet, un des aspects du travail de Kamm qui nous intéresse particulièrement réside dans les liens qu’elle désire tisser entre les exemples, les intuitions, et les principes qui doivent en être tirés. Cela suppose donc un examen de sa solution comme telle, mais surtout une analyse des relations entre les divers éléments qui y entrent en jeu. Pour ce faire, nous étudierons le rôle réel joué par les intuitions en regard de la solution mise de l’avant par Kamm, ce qui nous permettra d’évaluer le pouvoir réel qu’ont les intuitions dans son argumentation.

Pour finir, nous nous pencherons brièvement sur le contenu des intuitions dégagées par Kamm pour tester leur caractère incontournable et indiscutable. À ce moment, il sera possible de faire quelques remarques au sujet du lien entre l’emprunt d’exemples et la problématique des intuitions.

A. L'importance de la structure des exemples dans la solution de Kamm

Comment fonctionnaient les contre-exemples de Kamm? Nous avons montré qu'ils possédaient tous la même structure: Kamm élargissait un problème, posait en fait deux problèmes en un. L'examen de cette double structure démontrait que les principes critiqués permettaient de résoudre un problème simple (la redirection), mais donnaient des réponses contre-intuitives lorsque les conséquences larges de la redirection entraient en ligne de compte.

Dans "Harming Some to Save Others", Kamm reprend ces mêmes exemples pour y appliquer sa solution. Puisqu'elle utilise les mêmes exemples que dans son texte précédent, ceux-ci conservent la double structure (ou la double problématique) que Kamm y a introduite. Puisqu'elle entend montrer que la redirection elle-même n'est pas un élément crucial des cas de redirection, son principe, baptisé le "principe du mal permissible" (*Principle of Permissible Harm*⁷⁵), devra alors s'appliquer aussi bien aux cas simples de redirection qu'aux cas complexes dont les conséquences dépassent la simple redirection.

Voyons la définition du principe du mal permissible, ainsi que son travail à l'intérieur des exemples; cela permettra d'évaluer son succès à résoudre les deux types de problèmes contenus dans les différents cas de redirection proposés.

Le principe du mal permissible

Le "principe du mal permissible" (*Principle of Permissible Harm*) stipule qu'" il est permis, pour le plus grand bien, de produire un moindre mal. "76.

Que devons-nous retenir de ce principe? D'abord, les concepts du " plus grand bien " et du " moindre mal " y sont d'une importance capitale.

⁷⁵ Kamm (1996), p. 172.

⁷⁶ Kamm (1996), p. 172, trad. libre, nos italiques.

L'analyse des exemples sera d'abord une analyse de ce qui y tient lieu de plus grand bien ou de ce qui y est intimement relié.

Il ne faut pas négliger, cependant, la notion de causalité contenue dans ce principe: le plus grand bien peut⁷⁷ *produire* un moindre mal. Les liens de causalité qui prennent place entre le plus grand bien et le moindre mal à l'intérieur de l'exemple seront d'une grande importance dans l'analyse de ce dernier au point de vue moral.

Sitôt après avoir énoncé — et très brièvement commenté⁷⁸ — le principe du mal permissible, Kamm se propose de l'expliquer en montrant son *fonctionnement* à l'intérieur des variantes de l'exemple du tramway élaborées au chapitre précédent. Voyons quelques-unes de ces variantes, telles que Kamm les décrit et analyse dans "Harming Some to Save Others". Il est important de mentionner qu'elle reprend les exemples du "Trolley Problem" en les redécrivant dans la perspective théorique de son principe. On trouvera donc, dans ces "traductions" des premiers exemples, des expressions qui ont trait à l'identification du plus grand bien et du moindre mal, ainsi que des expressions qui font référence aux relations causales qui interviennent ou non dans l'exemple entre le plus grand bien et le moindre mal. Décrire ainsi les exemples en utilisant le moule théorique prescrit par le principe facilite grandement l'application de ce dernier aux cas, puisque l'exemple devient un réceptacle conditionné à recevoir le principe proposé. En ce sens, les exemples, tels qu'ils sont utilisés dans ce second texte, constituent des *illustrations* du principe du mal permissible, puisque leur "reconstruction" à l'aide des concepts qui prévalent dans ce principe contribue de façon non négligeable à mieux en illustrer le fonctionnement. On n'en est donc pas à *rechercher* un principe, mais déjà à en *expliquer* le mécanisme à l'aide d'exemples traduits pour mieux servir cette explication.

⁷⁷ Partout où il sera question du principe du mal permissible, le verbe "pouvoir" sera utilisé au sens de "permission", et non de "possibilité". Le plus grand bien a la permission — donc il *peut* — causer le moindre mal. Il n'est pas seulement "possible" que le tramway s'engage dans la seconde voie, il lui est "permis" de le faire.

⁷⁸ Elle en dira simplement ceci: "It is possible, for the greater good, to cause lesser harm" (Kamm (1996), p. 172)..

Nous nous pencherons plus tard sur cette problématique. Pour le moment, voyons comment le principe du mal permissible s'applique aux exemples sans produire de réponses contre-intuitives. En effet, dans toutes les analyses qui suivront, le principe de Kamm fournira des réponses qui seront en harmonie avec les intuitions suscitées par les exemples du "Trolley Problem".

Le cas original du tramway:⁷⁹

On détourne le tramway des cinq personnes afin de l'engager dans une voie où ne se trouve qu'une seule personne. Tourner le tramway est considéré comme un événement bon en soi, relié intimement, et de façon non causale⁸⁰, au plus grand bien. Cet événement (tourner, donc le plus grand bien) cause le moindre mal, c'est-à-dire la mort d'une seule personne. Par conséquent, tourner est permissible, puisque, selon le principe, tourner équivaut au plus grand bien, et que le plus grand bien peut causer un moindre mal.

Variante du cas original du tramway:⁸¹

Supposons que l'on ait le choix, à un croisement, entre envoyer un tramway vers les cinq personnes, ou bien envoyer *un autre* tramway vers la personne seule. Dans ce cas, comme dans le précédent, envoyer un tramway vers la personne seule *équivaut* à ne pas en envoyer un autre sur les cinq. Cet événement (envoyer un tramway vers la personne seule) constitue le plus grand bien — autrement dit, aucun autre événement n'est nécessaire pour sauver les cinq. Il est donc permissible d'envoyer un tramway sur la personne seule, puisque c'est le plus grand bien qui cause un moindre mal.

Reprise de l'exemple utilisé pour critiquer J. Montmarquet:⁸²

Supposons que le train se dirige vers une personne, mais que rediriger le train sur une autre voie ferait en sorte qu'une bombe soit désamorcée et que cinq personnes soient, du coup, sauvées. Cependant, deux personnes se trouvent sur cette voie secondaire. Dans ce cas, la redirection *en soi* est considérée comme ayant de mauvaises conséquences. Le plus grand bien, dans ce cas de figure, serait en effet de sauver deux personnes et non une seule. Sauver cinq personnes supplémentaires ne constitue pas *en soi* le plus grand bien,

⁷⁹ Kamm (1996), p. 172.

⁸⁰ C'est-à-dire que tourner ne *produit* pas le plus grand bien et n'est pas non plus *causé* par lui ; tourner, dans cette situation, *est*, en soi, le plus grand bien.

⁸¹ Kamm (1996), p. 173.

⁸² Kamm (1996), p. 173.

mais est un effet secondaire causé par un geste relié à de mauvaises conséquences. La redirection n'est donc pas permise, car ce n'est pas le plus grand bien lui-même qui causerait un moindre mal.

Exemple de la grenade:⁸³

Si l'on décidait de faire exploser une grenade pour arrêter le tramway en route vers cinq personnes, et que l'explosion causait la mort d'un passant, il ne serait pas permis de faire exploser la grenade: le plus grand bien (le sauvetage des cinq) n'est pas intimement ou non causalement relié à l'explosion, mais est un effet secondaire de l'explosion. L'explosion n'est donc pas, en soi, le plus grand bien et, de ce fait, le moindre mal (la mort du passant) ne serait pas un résultat direct du plus grand bien. Il est à noter que, s'il était possible de faire exploser une grenade sous les cinq pour les soulever et les éloigner du danger, il serait permis de le faire, même si cela tuait un passant. En effet, dans ce dernier cas, l'explosion serait intimement et non causalement reliée au plus grand bien (le sauvetage), et comme c'est ce plus grand bien qui produirait le moindre mal, l'explosion serait permisible.

Reprise d'un exemple de Thomson:⁸⁴

Supposons que l'on jette un passant du haut d'un viaduc pour arrêter un train qui se dirige vers cinq personnes. Ici, c'est un mal qui causerait un bien, et non l'inverse. Il n'est donc pas permis de jeter le passant du haut du viaduc. La même conclusion s'imposerait si l'on pouvait faire trembler le viaduc et que les vibrations arrêtaient le tramway tout en faisant tomber quelqu'un en bas, causant sa mort. Faire trembler le pont n'est pas, en soi, le plus grand bien, mais provoque le plus grand bien (l'arrêt du train, le sauvetage) en plus de causer le moindre mal. Puisque ce n'est pas le plus grand bien lui-même qui cause le moindre mal, il est interdit de tourner.

Reprise de l'exemple contre la doctrine du double effet:⁸⁵

Est-il permis de tourner lorsque la voie fait une boucle et que le sauvetage des cinq n'aura lieu qu'à la condition qu'une autre personne soit sur la voie alternative pour empêcher le tramway de revenir sur eux? Tourner n'équivaldrait-il pas à utiliser une personne comme moyen pour arriver à en sauver cinq? Si la mort d'une personne cause le sauvetage, elle est impermissible, n'étant pas intimement reliée au plus grand bien. Cependant, notre intuition nous dictait, dans le précédent texte, qu'il était permis de tourner dans cette circonstance. Le

⁸³ Kamm (1996), p. 174.

⁸⁴ Kamm (1996), p. 174-175.

⁸⁵ Kamm (1996), p. 175.

principe du mal permissible serait-il, face à cet exemple, contre-intuitif? Kamm propose que l'on examine une analyse différente de la situation. Tourner, en fait, est le plus grand bien, si l'on omet de voir la situation dans son ensemble. Si la voie ne faisait pas une boucle, le plus grand bien équivaldrait à tourner, même si une personne était sur cette voie. Or, selon Kamm, il est permis de rechercher un état de chose qui parviendrait à maintenir ce plus grand bien de façon permanente, et non temporaire (donc, un état de chose qui ferait arrêter le train). Nous pouvons donc produire un moindre mal, si ce dernier permet de *maintenir* le plus grand bien *déjà instauré*. Tourner, dans ce cas, sachant qu'une personne sera tuée, est, selon Kamm, structurellement *équivalent* au plus grand bien. On ne tourne pas dans le but de tuer une personne, mais pour libérer les cinq de la menace, et parce que nous savons que quelqu'un se trouve là et que le plus grand bien déjà instauré sera maintenu :

"If it is true that we intend harm to the one person, for we turn the trolley because (we think) this harm will happen and we would not turn if (we thought) it would not happen, this does not imply that we turn the trolley in order to harm the person as a means. We have a reason to turn it that is completely satisfactory in itself (in order to get it away from the five and leaving them threat-free), and nothing we do is undertaken in order to hit the one, even if we turn the trolley in order to help the five only because we think that he will be hit." (p. 176, ses italiques)

Voici donc, illustré par différents exemples, le fonctionnement du principe de Kamm. La suite du texte contient d'autres illustrations du principe du mal permissible, quelques précisions et variantes, mais le vocabulaire utilisé reste sensiblement le même, de même que la façon de procéder en utilisant des exemples pour illustrer le principe du mal permissible et quelques-unes de ses variantes. En appliquant avec succès son principe aux cas simples comme aux cas plus larges de redirection, Kamm propose bel et bien une solution plus englobante que celle de ses prédécesseurs, en plus de rendre justice aux intuitions suscitées par ces exemples dans "The Trolley Problem".

Quelques critiques

Malgré son apparent succès, on peut néanmoins faire certaines observations critiques à propos du travail effectué par le principe du mal permissible.

L'arroseur arrosé

Revenons sur l'apparente contradiction entre le principe du mal permissible et notre intuition, contradiction solutionnée par Kamm à l'aide de quelques précisions sur l'analyse que l'on doit faire de l'exemple qui remettait en cause le principe de double effet⁸⁶. Lorsque la voie forme une boucle, il est inutile, si les freins du tramway ne fonctionnent plus, de le faire dévier pour éviter les cinq personnes, puisqu'il reviendra les écraser par derrière. Cela est vrai, sauf si quelqu'un se trouve sur l'autre voie pour empêcher le tramway de revenir sur ces cinq travailleurs. Le principe de Kamm semble prescrire l'interdiction de tourner dans ce cas, puisque c'est le moindre mal qui cause le plus grand bien, et non l'inverse. Or, dans "The Trolley Problem", notre intuition nous permettait de faire tourner le tramway vers la personne seule.

Comment Kamm défendra-t-elle la pertinence de son principe dans ce cas? En scindant le problème en deux: "We have a reason to turn it that is *completely satisfactory in itself* (in order to get it away from the five and leaving them threat-free)."⁸⁷ Ensuite, elle affirmera qu'il était nécessaire qu'une autre personne soit sur la voie, puisque le plus grand bien produit dans le cas simple devra idéalement être maintenu. Cependant, la raison primordiale qui justifie que l'on tourne est que le fait de tourner est *d'abord* identique au plus grand bien, au sauvetage des cinq personnes.

Autrement dit, alors que son principe fait face à une difficulté, elle sauve la pertinence de ce principe en invoquant — du moins en partie — le fait qu'une part importante du cas tient dans le cas simple de redirection. Bien sûr, elle devra compléter cette analyse en introduisant le concept du maintien du plus grand bien dans le temps. Cependant, il est intéressant de constater que, *dans un premier temps*, Kamm a utilisé l'élargissement des problèmes de redirection pour mettre en doute la légitimité d'autres principes que le sien (ils résolvaient les cas simples mais se heurtaient aux

⁸⁶ Voir dans ce chapitre, page 81.

⁸⁷ Kamm (1996), p. 176, nos italiques.

cas complexes), et que, *dans un deuxième temps*, elle défend la pertinence de son propre principe en insistant sur le fait qu'il faut d'abord examiner la partie simple du cas discuté. Bref, alors que Kamm critiquait les autres auteurs à cause du fait que leurs principes se cantonnaient à régler les cas simples de redirection, elle n'en ira pas moins à la rescousse de son propre principe en affirmant que l'exemple doit d'abord être considéré comme étant un cas simple de redirection... Il est assez paradoxal que la raison pour laquelle Kamm rejette les principes de ses prédécesseurs soit récupérée pour défendre l'application de son propre principe lorsqu'il semble contre-intuitif.

Les relations causales

Une grande importance est accordée, dans l'analyse des cas, aux relations causales et aux concepts "causalement relié" et "non causalement relié": seuls les événements non causalement reliés (donc, identiques ou intimement reliés) au plus grand bien peuvent (ont la permission de) causer le moindre mal. Ces concepts, bien qu'ils puissent sembler investis d'une totale objectivité, sont cependant sujets à des interprétations diverses. Le meilleur exemple pour le démontrer est celui où l'explosion d'une bombe soulève les cinq personnes et les écarte de la voie, mais tue en même temps un passant; Kamm considère l'explosion comme étant permmissible, puisque le sauvetage des cinq personnes est, selon elle, un aspect de l'explosion. L'explosion est donc intimement reliée au plus grand bien, et le plus grand bien peut causer le moindre mal (la mort d'un passant). Cette analyse s'impose-t-elle de manière si évidente? On pourrait au contraire penser que l'explosion agit, dans cet exemple, comme dans le cas où des vibrations causeraient l'arrêt du train en même temps que la chute d'une personne du haut d'un viaduc⁸⁸: l'explosion soulève les cinq personnes *et* tue un passant. Vu sous cet angle, à la lumière du principe de Kamm tout comme eu égard à l'intuition que l'on a face à cette description, l'explosion n'est pas permmissible.

Souligner ainsi une difficulté dans l'interprétation des traits de l'exemple par rapport aux concepts qui définissent le principe du mal

⁸⁸ Voir dans ce chapitre, page 81.

permissible ne revient pas à dire que la solution de Kamm est inadéquate. Simplement, ces difficultés peuvent avoir des conséquences sur le caractère convaincant de sa démonstration. On a fait le même reproche à Thomson : une démonstration assise sur des exemples requiert de ces derniers qu'ils soient rigoureusement construits et analysés. Dans les exemples de Kamm, l'identification du plus grand bien, du moindre mal, et des liens causaux qui les unissent est de la plus grande importance ; si les traits de l'exemple sont flous ou peuvent faire l'objet de plusieurs interprétations, comme dans l'exemple cité plus haut, deux analyses fondées sur le même principe pourront donner des résultats contradictoires. Comment alors déterminer quels résultats méritent d'être pris en considération ?

Bien que la structure rigide qu'emploie Kamm pour favoriser l'application de son principe lui confère une certaine force d'analyse, il est néanmoins clair que cette structure très définie pose certains problèmes qui affectent la crédibilité de son principe. Premièrement, la reconstruction des exemples à l'aide du moule théorique proposé par le principe du mal permissible, si elle facilite l'illustration du principe, n'en atténue pas moins la force de démonstration que pourraient avoir les exemples. Les situations décrites sont si manifestement assujetties au principe que le travail de ce dernier semble n'être qu'une simple formalité. Ensuite, bien que Kamm ait élaboré les contre-exemple du "Trolley Problem" dans le but d'élargir la problématique de la redirection pour montrer l'importance morale d'autres facteurs, elle n'en revient pas moins à invoquer la simple redirection lorsqu'il s'agit de défendre son principe contre la menace d'une intuition divergente. Finalement, malgré le fait que Kamm utilise des notions dont l'application semble objective et indéniable, il reste que les concepts de causalité, de plus grand bien et de moindre mal peuvent s'appliquer différemment dans un même exemple et, par conséquent, donner lieu à des interprétations qui modifient le travail et les réponses du principe du mal permissible au sein d'une même situation.

L'examen que nous venons de faire du principe du mal permissible démontre l'importance cruciale de la structure des exemples dans

l'argumentation. Qu'en est-il de la cohabitation de cette structure soigneusement élaborée avec le rôle primordial que l'auteur voulait aussi prêter aux intuitions au sein de sa démonstration? On aura remarqué que Kamm, dans "Harming Some to Save Others", emploie très peu le concept d'intuition. En effet, sa façon de procéder reste très analytique, centrée sur la description des cas à l'aide des concepts introduits par son principe afin d'illustrer son fonctionnement⁸⁹. Les intuitions, que Kamm voulait utiliser comme matériau de premier ordre afin de bâtir son principe, ont-elles eues un rôle à jouer dans la recherche de ce principe et dans la démonstration de sa légitimité? En regard de la méthode que veut imposer Kamm, il est important de se demander quelle utilisation a été faite des intuitions dans son argumentation, et c'est sur cet aspect des textes que nous nous pencherons maintenant.

B. Les intuitions dans l'argumentation de Kamm

1. Le rôle des intuitions

Les introductions de *Creation and Abortion* et de *Morality, Mortality* laissaient croire qu'un lien presque chronologique existait entre les exemples, les intuitions et le principe: d'abord, on doit se pencher sur les exemples, pour ensuite voir quelles intuitions émergent de leur examen. Ces deux volets ont été abordés dans "The Trolley Problem", alors que Kamm s'est étendue sur différentes variantes de l'exemple du tramway et a souligné le fait que les principes de ses prédécesseurs provoquent des réponses contre-intuitives lorsqu'appliqués à ces exemples. On aurait pu croire qu'au début de "Harming Some to Save Others", on aurait approfondi la nature de ces intuitions et tiré des conclusions quant au principe qui saurait résoudre les conflits rencontrés précédemment. Or, cette étape cruciale de l'examen des intuitions ne se retrouve pas dans "Harming Some to Save Others", où Kamm énonce, puis explique le fonctionnement de son principe, ni dans son

⁸⁹ Par exemple, Kamm (1996), p. 179: "I believe that whenever greater good, what is noncausally related to it, or its structurally equivalent component causes lesser harm, we shall also have a case where saving people from the threat(s) they already faced caused lesser harm", etc.

texte plus critique (“The Trolley Problem”). On se rappelle, en effet, que Kamm *présente* son principe au tout début du texte et s’applique immédiatement à *illustrer* son fonctionnement à l’aide des exemples. En fait, voici quelles sont les caractéristiques de l’utilisation des intuitions que nous avons pu relever dans les deux textes étudiés.

Les intuitions du “Trolley Problem”

Il faut d’abord souligner que, dans “The Trolley Problem”, la caractérisation des intuitions reste minimale. En fait, Kamm n’insistera pas sur les intuitions elles-mêmes, mais se contentera plutôt de souligner notre réaction contre-intuitive face au travail de certains principes. L’accent, dans son texte critique, ne semble pas mis sur les *intuitions* — sur leur nature ou leur contenu —, mais sur la *conclusion* à laquelle nous font parvenir ces intuitions immédiates, conclusion qui consiste à rejeter les principes examinés. Ces intuitions, qui nous inspirent simplement de tourner ou non dans tel ou tel cas, justifient un rejet des principes mais on ne nous renseigne pas sur leur nature, leur contenu précis ou sur la solution à venir.

Il est d’ailleurs intéressant de constater que Kamm ne parle pas vraiment, tout au long de sa critique, d’*intuitions* comme telles, mais plutôt de *réponses contre-intuitives*. Cela est peut-être moins exigeant, car alors que parler d’intuitions engagerait, jusqu’à un certain point, à qualifier leur nature et leur contenu, parler de “réponses contre-intuitives” semble suffisant en soi pour justifier de rejeter les principes qui sont à leur source, sans besoin de préciser ce qui les caractérise vraiment en tant qu’intuitions.

En résumé, les intuitions telles qu’elles sont caractérisées dans “The Trolley Problem” ne sont pas, tout d’abord, énoncées de manière claire, ni exposées de façon à faire prendre conscience du rôle crucial qu’elles devraient ensuite jouer. Il semble plutôt que les “intuitions”, dans ce texte, aient un sens général, inapproprié à leur tâche supposée qui consistait à fonder des principes moraux à partir d’une structure psychologique de base.

Les intuitions dans "Harming Some to Save Others"

À quoi aurions-nous pu nous attendre dans ce second texte, où Kamm délaisse le point de vue critique pour discuter de sa nouvelle proposition? Toujours en s'appuyant sur les objectifs méthodologiques annoncés par Kamm, on aurait pu espérer que, dans ce texte, elle aurait démontré comment les intuitions dégagées des exemples jouent un rôle positif et fondateur de principes moraux valides. On aurait donc pu croire qu'après avoir signalé le caractère contre-intuitif des réponses données par les principes critiqués dans "The Trolley Problem", Kamm se serait attachée à approfondir la nature et le contenu des intuitions qui ont motivé leur rejet. Partant de là, et sur la base des réflexions qui auraient suivi, on aurait pu imaginer que Kamm aurait tenté d'élaborer la première mouture d'un nouveau principe, puis, qu'elle aurait confronté ce dernier aux exemples qui ont confondu ses prédécesseurs.

Or, sans discussion préalable à propos des exemples et des intuitions, Kamm impose le principe qui, selon elle, peut résoudre d'une façon satisfaisante les problèmes soulevés par l'exemple de tramway. On le sait, dès le premier paragraphe de "Harming Some to Save Others", Kamm énonce le *Principle of Permissible Harm*, qui stipule qu'il est permis, pour le plus grand bien, de produire un moindre mal. De plus, elle suggère que la compréhension de ce principe se fera en l'appliquant aux cas: "we will come to understand the proposal better by considering its application to cases"⁹⁰. Il n'est pas question de tirer un principe des exemples, mais bien de le leur appliquer. Il est d'ailleurs significatif que les deux premières têtes de sections du texte soient intitulées "Application to Cases" et "Application to a Straightforward Impermissible Case". Non seulement Kamm énonce son principe en début de texte, sans indiquer la façon dont les intuitions soulevées précédemment ont contribué à sa découverte mais, en outre, elle souhaite appliquer immédiatement son principe aux exemples — *illustrant*

⁹⁰ Kamm (1996), p. 172.

donc immédiatement le travail de sa solution—, ce qui renforce l'impression qu'aucune recherche à partir des intuitions n'a été effectuée.

Il peut paraître un peu naïf de chercher à prendre Kamm en défaut parce qu'elle énonce son principe dès le début du second texte. En effet, comment pouvons-nous dire qu'elle se trahit ici, et que son principe ne peut avoir été dégagé de certaines intuitions à propos des exemples, puisqu'il est énoncé avant même d'étudier ces intuitions et ces exemples? Évidemment, une telle critique ne se justifie pas d'elle-même: la façon dont on bâtit un texte n'est pas toujours, ni même souvent, liée à l'ordre dans lequel nos réflexions sur un sujet se sont déroulées.

Pour tenter de proposer néanmoins un autre point de vue sur la relation entre la forme d'un texte et son contenu, il est peut-être pertinent de citer ici Martha Nussbaum: "there is, with respect to any text carefully written and fully imagined, an organic connexion between its form and its content."⁹¹ En gros, Nussbaum croit que les théories, idées, ou sentiments, ne peuvent être expliqués ou décrits dans n'importe quelle forme de texte. Par exemple, selon elle, certaines émotions ne peuvent être exprimées par le discours philosophique conventionnel; ce genre de discours permet de discuter d'un certain type d'idées et de concepts, mais constitue aussi une limitation pour qui voudrait exprimer ou expliquer un sentiment, sa composition.

Si l'on applique, toutes proportions gardées, ce genre de réflexion au texte de Kamm, en remplaçant les sentiments par des intuitions, on peut lui faire cette remarque: Si elle désire nous montrer que les principes émergent d'intuitions, qui sont elles-mêmes issues d'une réflexion sur des exemples donnés, pourquoi sa démonstration ne reflète-t-elle pas ses ambitions méthodologiques? En imposant dès l'abord son principe, Kamm nous place devant une contradiction entre le contenu qu'elle propose et la forme qu'elle emploie pour exprimer ce contenu. Nous demeurons dans l'attente d'une démonstration qui obéirait à la marche à suivre préconisée dans son

⁹¹ Nussbaum (1990), p. 4.

introduction : premièrement, des exemples, ensuite, les intuitions qui en sont dégagées (la façon dont elles en émergent, leur nature, leur contenu), puis, finalement, le principe où tout cela conduit. Même si cette méthode s'avérait fautive, ou improbable, incapable de prouver hors de tout doute la véracité de ses conclusions, au moins aurions-nous l'impression de voir ce cheminement méthodologique inédit à l'oeuvre, au lieu d'en constater seulement les résultats. Surtout dans un contexte où Kamm veut proposer un moyen nouveau, meilleur, et plus crédible pour établir des principes moraux, démontrer le fonctionnement de cette méthodologie devient tout aussi important que poser le principe qui en résulte.

Le recours à Nussbaum pour étoffer notre critique ne signifie pas que Kamm ait tort dans ses résultats ou dans sa méthode. Retenons simplement que, même si la manière dont elle choisit de présenter ses résultats ne permet pas de juger définitivement de la méthode réellement employée par Kamm, on peut quand même lui reprocher de ne pas nous avoir donné accès, concrètement, au fonctionnement de cette méthode qu'elle préconise dans ses introductions.

À la lecture du "Trolley Problem" et de "Harming Some to Save Others", il faut donc constater que le concept d'intuition n'est guère précisé ou utilisé dans l'argumentation de Kamm. C'est en vain qu'on chercherait un examen des exemples fait à l'aide de cette notion d'intuition. Bien au contraire, la façon dont Kamm présente sa solution paraît fort conventionnelle : critique des principes mis de l'avant par ses prédécesseurs, annonce du principe qu'elle compte utiliser pour résoudre le cas présenté, et application du principe à des exemples chargés d'illustrer son travail.

2. La caractérisation des intuitions

Un peu plus tôt, on a fait remarquer que les intuitions dégagées par Kamm demeuraient strictement négatives, dans la mesure où elle s'en servait pour critiquer d'autres principes mais n'y revenait pas pour indiquer comment un nouveau principe pouvait en être dégagé. Cependant, ces intuitions sont quand même — très minimalement — caractérisées,

principalement de cette manière : “ Dans tel ou tel cas, notre intuition nous prescrit, ou nous interdit, de tourner ”. Ces réponses intuitives (ou contre-intuitives) spontanées ne sont jamais mises en doute par Kamm, qui y voit, à tout coup, une raison indubitable de rejeter certains principes. Nous aimerions maintenant faire un bref retour en arrière, pour discuter, non pas de la façon dont Kamm aurait dû exploiter ces intuitions mais, plus fondamentalement, du caractère indubitable des intuitions présentées.

Le premier contre-exemple du “ Trolley Problem ” mentionne que si le tramway dévie de la voie où se trouve la personne seule vers la voie où se trouvent les cinq personnes, des vibrations au sol permettront de désamorcer une bombe qui sauvera vingt personnes. Kamm croit qu’il est évident que l’on n’a pas le droit de tourner dans cette situation. Cette intuition que l’on a par rapport au cas est considérée comme assez décisive pour qu’on rejette le principe soumis à examen s’il est en contradiction avec elle. Mais pour que l’intuition puisse constituer la raison principale — et même la seule raison — du rejet d’un principe, elle doit être solide et s’imposer de façon presque lumineuse. Les jugements que Kamm porte sur les contre-exemples s’imposent-ils vraiment avec tant de force ? Les intuitions émergent-elles du cas de manière si limpide ? On pourrait au contraire imaginer, de façon tout à fait vraisemblable, que certaines personnes considéreraient comme permissible et même requis de tourner dans le premier cas, précisément parce qu’en tournant, on maximise le bien. Et, le tramway étant la cause directe des vibrations du sol et du désamorçage de la bombe, il est difficile de ne pas compter ses effets directs comme étant des éléments importants dans la délibération.

En outre, l’intuition de Kamm ne semble tenir qu’à condition que les nombres ne soient pas trop astronomiques. Et si tourner permettait de sauver cent personnes, ou mille, serait-il tout autant interdit de le faire ? Kamm rejette certains principes parce qu’ils contredisent notre réponse intuitive face à certains cas. Mais on peut se permettre de questionner la solidité de cette réponse intuitive ; si l’intuition s’avère moins lumineuse que Kamm veut bien le croire, comment pourra-t-on alors justifier le rejet

d'un principe en la prenant pour seule base? Bref, les réponses immédiates de Kamm dans les contre-exemples cités plus haut sont le point de départ de sa critique, mais cette dernière perd beaucoup de crédibilité si les intuitions suscitées ne sont pas, somme toute, si claires et distinctes.

On ne peut que ressentir un certain malaise à voir que, pour Kamm, rien n'est si évident que les intuitions qui émergent des cas qu'elle présente, et que ces intuitions peuvent à elles seules justifier que l'on rejette certains principes. En effet, d'une part, ces "intuitions" peuvent varier selon les personnes et, d'autre part, elles pourraient même changer radicalement si l'on ajoutait ou modifiait des traits de l'exemple tels que le nombre de personnes impliquées, etc.

Surtout dans la mesure où la nature des intuitions n'a pas été réellement définie par Kamm et où cette dernière ne les a pas vraiment mises à contribution, du moins de manière explicite, dans son argumentation, il devient très difficile de ne pas douter de la solidité et de la légitimité des intuitions dans les quelques endroits où elle les évoque. D'ailleurs, on peut encore davantage se questionner sur le réel pouvoir critique des intuitions dans la démarche de Kamm si l'on constate que *les intuitions ne sont pas vraiment nécessaires*, même dans "The Trolley Problem", pour permettre un rejet des principes examinés. Comme notre analyse tendait à démontrer, les principes critiqués échouaient, non pas tant à cause des réponses contre-intuitives qu'ils semblaient susciter, mais plutôt à cause de la double problématique que Kamm introduisait dans la structure même des exemples. Autrement dit, les réponses contre-intuitives expliquaient moins le rejet des principes que le fait qu'un changement dans la structure de la problématique obligeait ceux-ci à faire face à des problèmes différents que ceux pour lesquels ils avaient d'abord été conçus.

Ces quelques réflexions ont sans doute des conséquences négatives eu égard à la validité de la démarche générale qui justifie le rejet de principes à l'aide des réponses contre-intuitives qu'ils semblent provoquer lorsqu'appliqués à un contre-exemple. Même si une intuition semble

perturber gravement la validité d'un principe, peut-on être certain que cette intuition est un matériau fiable et inébranlable? Comment peut-on déterminer quel type d'intuition est vraiment clair? Peut-on vraiment affirmer, sans l'ombre d'un doute, que des exemples analogues ne seront jamais à la source d'intuitions différentes? Une fois le doute introduit, il est difficile de penser que l'on puisse jamais se permettre de conclure à l'invalidité d'un principe seulement grâce à une intuition, même lorsque cette intuition semble réellement claire. Douter une fois du caractère inébranlable des intuitions dans les cas moins clairs ne peut-il pas justifier que l'on doute à chaque fois, même dans les cas où les intuitions semblent vraiment justifier le rejet d'un principe?

3. Relations entre les intuitions du "Trolley Problem" et le principe du mal permmissible

Les "intuitions" associées aux contre-exemples ont fait l'objet d'une remarque leur reprochant de ne pas être si définitives qu'elles puissent réellement fonder le rejet des principes examinés. Or, par ces mêmes intuitions, Kamm compte rendre compte de l'utilité et de la pertinence du principe du mal permmissible. De la même manière que l'on reprochait à Kamm de ne pas pouvoir établir de critique définitive des principes en se basant sur des intuitions incertaines, il serait difficile de ne pas lui reprocher de fonder elle-même un principe en se réclamant de telles intuitions chancelantes. Si les intuitions qui commandent l'élaboration d'un nouveau principe ne sont pas solides, c'est aussi la validité et la pertinence du principe lui-même qui sont mises en péril. D'ailleurs, il faut noter que l'incertitude reliée à certaines intuitions du "Trolley Problem" semble relever de l'ambiguïté de certaines notions théoriques qui constitueront le fondement du principe qu'elle invoquera plus tard, dans "Harming Some to Save Others". Ainsi, selon le principe du mal permmissible, il faut chercher à ce que le plus grand bien s'accomplisse mais, dans le cas où un moindre mal est susceptible de se produire, que ce dernier soit uniquement l'effet direct du plus grand bien. Or, dans le cas où un tramway se dirige vers une personne, que l'on peut le rediriger vers cinq personnes, et que les vibrations du

tramway, si on le redirige, contribueraient à sauver mille personnes, quel serait vraiment le plus grand bien? Sauver une personne ou mille? Le principe de Kamm prescrit de ne pas rediriger le train, puisque le plus grand bien consiste *d'abord* à sauver cinq personnes. Pouvons-nous dire que notre intuition considère vraiment que sauver cinq personnes soit préférable à en sauver mille? Le plus grand bien n'est pas si facilement déterminé et l'application du principe de Kamm semble, dans ces circonstances, contre-intuitif. Les notions de plus grand bien et de moindre mal, dont nous avons déjà relevé l'ambiguïté, auraient donc une part de responsabilité dans le fait que les intuitions du "Trolley Problem" ne soient pas toujours immédiates et indiscutables.

Mais, pourrait-on répliquer, ces notions de plus grand bien et de moindre mal ne sont pas encore énoncées dans "The Trolley Problem". Comment leur ambiguïté pourrait-elle influencer la qualité des intuitions tirées des premiers contre-exemples, si ces derniers ne sont pas encore sous la coupe de ces notions théoriques? Nous croyons cependant qu'il faut interpréter autrement le fait que les notions énoncées dans "Harming Some to Save Others" influencent les intuitions du "Trolley Problem". Cela pourrait en effet signifier que les situations évoquées dans le but de servir de contre-exemples ont également été bâties en ayant pour objectif d'illustrer plus tard le principe du mal permissible. Les contre-exemples du premier texte ont, en effet, une parenté de structure évidente avec ceux de "Harming Some to Save Others", malgré le fait que les exemples du second texte aient été redécrits à l'aide des termes du principe à établir. Les intuitions tirées des contre-exemples du "Trolley Problem" émergeraient donc en réalité d'une structure soigneusement mise au point pour mettre plus tard en valeur le principe que suggérera Kamm. Dans ces conditions, de telles intuitions ont une valeur toute accessoire: la théorie qui en émerge est déjà présente à leur fondement, marquant définitivement la structure des exemples qui sont la source de ces intuitions. En résumé, le fait que des notions fondamentales pour le principe du mal permissible se devinent derrière les intuitions du "Trolley Problem" signifie que la théorie modèle, oriente, structure déjà les

contre-exemples contenus dans ce texte. Kamm, qui se réclame des intuitions comme d'une valeur ajoutée à son principe, doit renoncer à cet atout dans la mesure où son principe satisfait, en bout de ligne, des intuitions suscitées par des exemples bâtis en vue de l'application ultérieure de ce principe même. Il semble qu'une construction qui se doit d'être absolument rigoureuse ne peut pas aller de pair avec la possibilité de dégager des intuitions pré-théoriques à partir d'un exemple bâti selon des règles strictes. Kamm ne se leurre-t-elle pas en se réclamant de l'autorité de telles intuitions, en prétendant à leur virginité théorique et à leur pouvoir de révéler une structure morale fondamentale ?

De plus, la construction soignée des exemples, qui porte la double tâche de servir à critiquer certains principes et à en soutenir un autre, a pour conséquence que les intuitions n'émergent pas de cas véritablement problématiques, mais de cas déjà construits pour soutenir la théorie de Kamm. Incidemment, la méthode originale que Kamm veut mettre au point pour identifier les problèmes moraux ne peut fonctionner dans un tel contexte, la construction soignée des exemples témoignant du fait que l'auteur a déjà choisi quels traits doivent être mis en valeur dans la description des cas de redirection.

IV. Réflexions sur la méthodologie proposée

Étant donné la structure rigide des exemples sur laquelle s'appuient, en fin de compte, et les critiques de Kamm envers les autres auteurs, et sa démonstration du principe du mal permissible, les intuitions elles-mêmes paraissent jouer un rôle bien mince. Le recours aux intuitions pour fonder le principe du mal permissible paraît, à la lumière des réflexions faites précédemment, à tout le moins artificiel ; certainement, de telles intuitions ne peuvent assumer le rôle fondateur que Kamm veut leur attribuer. De plus, la caractérisation même des intuitions auxquelles Kamm a recours dans les deux textes étudiés laisse à désirer : contrairement à ce à quoi on aurait pu

s'attendre, l'auteur ne fait pas d'effort pour définir avec exactitude les intuitions dégagées, décrire leur nature ou leur rôle.

Qu'en est-il cependant de la méthodologie proposée elle-même? En effet, n'est-il pas possible que l'on puisse utiliser certaines intuitions, suscitées par des exemples a-théoriques, pour tenter de mettre à jour une structure psychologique morale sous-jacente dont la nature révélerait les principes devant guider nos décisions morales? Le fait que Kamm ne laisse pas entrevoir le fonctionnement de la méthode qu'elle préconise et échoue à nous convaincre de sa pertinence dans le cadre de sa discussion du problème du tramway ne signifie pas que l'on doive mettre de côté cette idée prometteuse. Cependant, même lorsqu'on examine la méthodologie proposée pour elle-même, les trois aspects fondamentaux auxquels elle fait référence posent problème: les intuitions, les exemples, et la structure psychologique sous-jacente de notre moralité.

1. Les exemples

Dans les trois textes étudiés, on a vu que le succès d'une thèse particulière à résoudre les problèmes contenus dans certains exemples tient en grande partie au fait que l'exemple reflète, ou est amené, par une redescription ou des variations, à refléter la thèse dont l'auteur veut discuter. Dans le cas où l'on désire illustrer un principe, il est bien évident que la construction des exemples devra être la plus adaptée possible au principe à illustrer, puisque l'illustration est le but même de la constitution de l'exemple. Par ailleurs, dans le cas où l'on voudrait faire jouer un rôle fondateur à l'exemple, on constate néanmoins que ce sont des exemples remaniés au goût de la thèse à établir qui convainquent le mieux (le texte de Thomson est éloquent à cet égard). Bref, dans les deux cas, la *construction* — explicite ou implicite — d'un exemple en fonction de la thèse ou du principe que l'on veut défendre est cruciale pour la bonne marche de la démonstration qui fait usage de cet exemple. Même dans sa forme originale très simple, le problème du tramway ne se voulait pas a-théorique mais était

conçu pour épouser les caractéristiques des principes du double effet et des devoirs négatifs et positifs⁹².

Admettons toutefois que l'on veuille, comme Kamm se le proposait, faire émerger un nouveau principe de l'examen des exemples. Cela suppose qu'aucun principe n'attend d'être illustré ou fondé et que, donc, aucun principe ne peut présider à la construction des exemples puisqu'on ne sait pas encore où ces derniers nous conduiront. Mais est-ce à dire que l'on évacue ainsi toute notion de choix théorique? Car il faut bien *choisir* les exemples que l'on étudiera et desquels on veut tirer certaines intuitions pré-théoriques. Rappelons-nous d'ailleurs que Kamm désire élaborer des exemples fictifs dans le but de cibler les traits importants que ne peuvent rendre avec clarté des exemples tirés de cas réels, qui contiennent trop de détails et dont on ne peut, par le fait même, tirer que des généralités. Mais peut-on à la fois *cibler* quelques traits problématiques qui présideront à la construction d'exemples fictifs, et prétendre utiliser ces exemples pour *découvrir* quels traits sont moralement importants dans la situation qu'ils décrivent? Il faut donc mettre certains aspects d'une situation en évidence pour tenter de trouver quels aspects doivent être mis en évidence? Cela semble pour le moins paradoxal. Nous ne savons pas comment Kamm pourrait résoudre ce problème, qui se greffe à une caractéristique fondamentale de la méthode qu'elle propose.

Finalement, une autre critique peut affecter le choix prétendument a-théorique des exemples que voudrait faire Kamm dans le cadre de la méthodologie qu'elle préconise. Si l'on admet que des présupposés théoriques se trouvent inévitablement au coeur de l'élaboration ou du choix d'un exemple, la méthode proposée par Kamm a justement le désavantage de *nier* l'existence de ces présupposés et de leur teneur, plutôt que de chercher à en faire clairement état. Onora O'Neill, dans "The Power of Example", aborde cette problématique en examinant la position des penseurs

⁹² Le fait que Kamm se serve de cette situation dès le départ en tant qu'exemple a-théorique est d'ailleurs contradictoire avec la méthode qu'elle préconise, puisque cet exemple portait déjà une charge théorique définie.

qui voudraient considérer que les cas vécus illustrent des problèmes sous un angle a-théorique. Selon O'Neill, on peut véhiculer, au sein de ces exemples, des présupposés théoriques et idéologiques dont l'influence n'est que plus pernicieuse du fait qu'on ne reconnaît pas leur présence⁹³. Nous croyons que ce reproche peut tout aussi bien s'adresser à qui voudrait faire usage de cas fictifs élaborés avec la croyance que leur description même ne témoigne pas de certains choix théoriques ou idéologiques. Or, étudier certains exemples dans le but de découvrir quels présupposés théoriques se cachent derrière leur description est tout aussi intéressant et peut-être plus réaliste que de chercher à réfléchir sur des cas non théoriques.

2. Les intuitions

À l'image des exemples devant servir à les faire émerger, les intuitions auxquelles la méthode élaborée par Kamm fait référence doivent être a-théoriques. Premièrement, disons simplement que les exemples eux-mêmes, selon l'examen que nous en avons fait, ne peuvent être a-théoriques; cette nature a-théorique de l'exemple constituant l'une des conditions de l'émergence d'intuitions a-théorique, l'existence de telles intuitions est fortement remise en cause.

Cela étant, la notion d'intuition pose un problème à elle seule. Les intuitions dont parle Kamm ne sont pas de simples émotions; il ne s'agit pas non plus d'une opinion spontanée que l'on aurait face à certaines problématiques mais que l'on ne pourrait justifier. Les intuitions *valides*, aptes à signaler la présence et le contenu de notre structure psychologique morale de base, seront des jugements dont la justification devra être rationnelle. Cependant, au long de son texte, Kamm ne dit pas pourquoi les intuitions retenues ne sont pas des émotions, ni des opinions non fondées, mais des jugements étayés rationnellement. Il est donc difficile de voir comment on pourrait déterminer, dans d'autres contextes, quelles intuitions seront valides ou non. Puis, comment savoir si notre propre perception des

⁹³ O'Neill (1988), p. 179: : "problem-centered writing risks proceeding with unreflective acceptance of established categories and labels."

intuitions solides, a-théoriques, fiables et révélatrices d'une structure psychologique de base est la bonne? En outre, comment savoir si les intuitions de quelqu'un d'autre (de Kamm, par exemple) sont des intuitions valides? Peut-être faudrait-il pour cela élaborer un test à la lumière duquel les intuitions seraient évaluées et classées selon leur catégorie: émotion, opinion, jugement rationnel. Sans aucun doute, l'élaboration de ce test serait-elle très problématique puisqu'il faudrait, avant de le mettre sur pied, avoir déjà une idée de ce que sont les intuitions fiables et a-théoriques... Et comment, même à l'aune d'un tel test, être certain de ne pas se méprendre et de ne pas investir certains sentiments d'une nature plus "noble" que celle qu'ils possèdent en réalité? Comme le souligne James Griffin dans *Value Judgment: Improving your Ethical Beliefs*:

"it may well be that some intuitions are as sound moral beliefs as we shall ever get. Others, however, clearly are not, and there are no internal marks distinguishing the first lot from the second." (Griffin (1996), p. 3)

Les intuitions sont un matériau pour le moins intangible, et même si l'idée de s'en servir comme révélateurs des paramètres de notre moralité est alléchante, il est extrêmement difficile, étant donné la caractérisation et l'évaluation floues que l'on peut en faire, de les considérer comme un matériau fiable qui peut à lui seul justifier que l'on élabore, rejette ou adopte un principe donné.

3. La structure psychologique au fondement de notre moralité

Reste le but ultime de la méthode par intuitions que promeut Kamm : prouver l'existence et définir la nature et les traits de la structure psychologique qui se trouve au fondement de notre moralité. Avec les remarques faites au sujet des exemples — dont on doute de la capacité même d'être a-théoriques — et des intuitions — dont la nature et la caractérisation sont pour le moins floues — il est difficile de croire que c'est avec leur aide qu'on arrivera à définir cette structure psychologique de base.

En outre, la question de l'existence même d'une telle structure se pose; Kamm dit vouloir, à l'aide des intuitions et des exemples, en révéler la

présence, qui autrement n'est pas tangible. Si les intuitions telles que décrites par Kamm existaient vraiment, il serait possible d'investir plus avant ce champ de recherche. Mais, en l'absence d'une méthode qui les isolerait et qui confirmerait leur adéquation aux normes de la "bonne intuition" (méthode qui risque de tomber sous l'accusation de pétition de principe), il est impossible de prétendre atteindre cette structure fondamentale, ou même de dire qu'elle existe.

Kamm n'éclaircit pas davantage la nature supposée de cette structure psychologique de base. Fait-elle référence à une structure morale unique et commune à tous les êtres humains, ou pourrait-elle y inclure les repères culturels, les attitudes morales ancrées dans nos comportements de façon acquise, mais centenaires ou ancestrales? La façon dont Kamm présente sa nouvelle méthodologie donne à croire qu'elle désire atteindre une structure morale unique et commune à tous, peut-être pour contrer au relativisme inhérent à la notion de repères moraux culturels⁹⁴. Mais, outre le fait qu'on ne puisse prouver l'existence de cette structure, rien ne prouve également qu'elle conditionne ou a une influence marquante sur des comportement moraux acquis. Au contraire, ne devrait-on pas d'abord se pencher sur ces comportements acquis, sur les traits théoriques ou idéologiques cachés qui prévalent dans la description des problèmes moraux? N'est-il pas autant, sinon plus intéressant d'essayer de débusquer ces préjugés afin de mettre au jour des attitudes que l'on voudrait remettre en question mais qui sont camouflées derrière une description soi-disant neutre des problèmes moraux? En d'autres termes, une éventuelle mais hypothétique structure psychologique morale de base ne devrait pas faire oublier certains éléments de psychologie plus tangibles mais néanmoins insidieux qui imprègnent déjà la description et l'évaluation de plusieurs situations problématiques au point de vue moral.

⁹⁴ Remarquons cependant qu'elle ne semble pas mettre en doute l'universalité des notions de plus grand bien et de moindre mal, alors qu'on a vu que l'interprétation de ces notions pouvaient différer d'un contexte à l'autre, d'une description à l'autre. On peut aussi supposer que l'importance même donnée au plus grand bien et au moindre mal sera relative à la culture ou à la religion de personnes données.

Cependant, il est clair que ces deux démarches relèvent d'ambitions différentes au niveau de leurs objectifs, et l'approche de Kamm demeure intéressante par les résultats auxquels elle pourrait nous faire accéder. Mais trop de notions posent problème au sein de cette approche, et il est difficile, du moins avec les éléments qu'on a pu étudier, de lui donner la crédibilité qu'elle mérite peut-être.

V. Conclusion

L'argumentation de "The Trolley Problem" et "Harming Some to Save Others" repose en grande partie sur les exemples. D'abord, ils assurent la critique de divers principes avec succès, de deux façons : en démontrant certaines failles conceptuelles inhérentes à ces principes et, deuxièmement, en illustrant le fait que les principes avancés n'ont pas une portée assez large pour résoudre le véritable enjeu des problèmes de redirection. Bien que Kamm cherche à justifier le rejet des principes en disant d'eux qu'ils sont contre-intuitifs, on a vu que c'est la structure des exemples qui permet, en réalité, de les écarter au profit du principe du mal permissible.

Cette structure se révèle tout aussi importante lorsqu'il s'agit de fonder la légitimité du principe de Kamm. C'est d'ailleurs la transcription des exemples dans le langage imposé par le principe qui en assurera le meilleur fonctionnement. À cet égard, qu'en est-il du fait que Kamm ait emprunté l'exemple du tramway pour en faire le fondement de ses diverses analyses ? Chez Thomson, l'emprunt de l'exemple suscitait des problèmes rattachés au fait que son principe aurait bénéficié d'un autre type de situation que celle du tramway pour se mettre en valeur. Pour Thomson, en effet, la situation du tramway doit mettre en scène des relations plausibles entre les personnages de l'exemple (liens de promesse, contractuels, etc.), à cause de la perspective des revendications qu'elle veut défendre. Les revendications, pour avoir un poids moral significatif dans l'analyse d'une situation, ne peuvent se permettre d'avoir l'air aléatoires et superficielles au sein de l'exemple. Or, l'exemple du tramway n'est pas un bon support pour discuter de

revendications; l'aspect d'urgence qu'il implique — il faut décider maintenant si l'on tourne ou non! — fait en sorte que le calcul des revendications apparaît comme une tâche impossible et superficielle⁹⁵. Kamm, elle, propose un principe qui mise sur les relations causales entre la direction du tramway et ses conséquences (vibrations du sol, etc.). Ce faisant, elle minimise l'importance de présenter cette situation comme étant plausible au niveau des relations entre les personnages, mais son principe ne semble pas non plus donner une bonne indication du geste à poser dans le cas du tramway: par exemple, comment déterminer dans l'instant présent si tourner permet effectivement de désamorcer une bombe qui sauvera un grand nombre de gens? Bien entendu, l'exemple du tramway sert de support pour illustrer les variations qui prennent place au niveau des relations causales dans une situation donnée; on pourrait se demander si, pour les fins d'une telle illustration, il est vraiment nécessaire que la situation décrite soit plausible. Cependant, nous croyons qu'afin de démontrer pleinement la pertinence d'un principe, il est nécessaire de l'employer dans des situations qui lui conviennent, et par le fait même, qui lui rendent justice. Les principes de Thomson et Kamm, dans le contexte de l'exemple du tramway, ne peuvent pas servir à déterminer quelle est la bonne action à *faire*, mais seulement, après coup, à déterminer quel geste *on aurait dû poser, si l'on avait su*. Ces deux principes peuvent peut-être, accolés à d'autres situations, prescrire l'action à poser, mais l'exemple du tramway leur enlève de la pertinence et ne leur rend pas justice car il rend leur présence artificielle et forcée dans un contexte d'urgence⁹⁶. Comme nous l'avons souligné dans le second chapitre de ce mémoire, l'efficacité de l'utilisation d'un exemple

⁹⁵ Il est d'ailleurs intéressant de noter que Thomson, à la toute fin d'une version ultérieure du "Trolley Problem" (Thomson (1990), pp. 115-116), admet que, dans certaines situations, l'urgence de la décision requiert de ne considérer que le nombre de personnes impliquées, sans chercher à analyser plus avant les autres enjeux présents.

⁹⁶ Mentionnons que le principe de Foot (1978) peut, lui, permettre de donner une indication de ce qu'il faut faire dans un cas urgent: les devoirs positifs et négatifs concernent seulement celui qui pose l'action; ce dernier peut donc les déterminer relativement aisément. Les revendications de Thomson (qui ont trait aux gens menacés, et non au conducteur du train) ou les relations causales de Kamm (qui demandent une connaissance de toutes les répercussions des gestes posés) ne peuvent être déterminés rapidement par celui qui fera l'action, en tout cas pas dans le cas du tramway.

dépend de l'adéquation de ses traits en regard du principe que l'on veut imposer; un exemple emprunté pourra illustrer avec brio une nouvelle théorie, la raison de ce succès tenant à l'adéquation judicieuse de ses caractéristiques à la théorie, mais cet exemple pourra également desservir un principe ou un argument s'il ne lui est pas adapté.

Dans le même ordre d'idée, le bât blesse chez Kamm lorsqu'elle désire attribuer aux exemples des caractéristiques de neutralité et de pureté théorique qui, d'après notre étude de ses textes, ne sont pas justifiées. Pas plus dans les texte de Foot et de Thomson que dans celui de Kamm, l'exemple du tramway et ses diverses variantes ne pouvaient prétendre posséder un caractère indépendant des principes qui leur étaient associés. Puisque la méthodologie de Kamm commandait de faire un usage extensif d'exemples neutres et que ces derniers semblent ne pas exister, il faut conclure que ses textes échouent à fournir une démonstration convaincante de la pertinence et du fondement du principe du mal permisible. En terminant, soulignons que l'importance de la *structure* des exemples dans l'argument de Kamm contribue également à jeter le doute sur la crédibilité de la méthode qu'elle désirait mettre de l'avant.

CONCLUSION

Dans les second et troisième chapitres de ce mémoire, nous avons vu que Judith Thomson et Frances Kamm utilisent l'exemple du tramway, originellement bâti par Philippa Foot, avec des résultats mitigés. D'abord, Thomson décrit et analyse cet exemple avec des concepts différents à travers son texte, qui entraînent une certaine incohérence au niveau de son argumentation : la description de l'exemple à l'aide des termes "tuer" et "laisser mourir" (qui mettent l'accent sur la personne qui doit agir) convient difficilement à une solution de la problématique du tramway à l'aide des revendications (qui concernent plutôt les personnes qui subiront l'action posée ou la décision prise). Kamm, pour sa part, est desservie par l'exemple du tramway, non pas tant à cause des concepts qu'elle utilise pour l'analyser, mais plutôt parce que la méthodologie qu'elle préconise est en contradiction avec la nature même de l'exemple du tramway et, croyons-nous, des exemples en général : à l'étude de son texte, on voit que l'exemple du tramway, par le biais du vocabulaire que Kamm emploie pour décrire cette situation, devient taillé sur mesure pour être analysé en fonction du principe du mal permisible. Cette charge théorique, ce choix de description, rend par le fait même peu crédible la thèse selon laquelle une intuition et un jugement pré-théorique pourraient émerger de cet exemple pour nous conduire à un principe qui révèle une structure psychologique de base. Bref, d'une part, l'exemple du tramway contribue à discréditer l'argumentation de Thomson à cause des diverses notions théoriques qui y jouent un rôle et que l'auteur ne semble pas toujours maîtriser ; d'autre part, le problème rencontré par Kamm se situe plutôt du côté de la méthodologie qu'elle annonce vouloir employer mais qu'elle échoue à mettre véritablement en place.

Cependant, comme nous l'avons souligné à quelques reprises au cours de ce mémoire, ce ne sont pas les concepts ou les principes que Thomson et Kamm désirent mettre de l'avant qui sont véritablement ébranlées par leur

usage de l'exemple du tramway. En effet, nos critiques n'ont pas vraiment atteint à la pertinence de la thèse des revendications, pas plus que nous n'avons attaqué de front le principe du mal permissible et les diverses applications que l'on peut en faire. Nos critiques touchaient plutôt le *cheminement argumentatif* de chacun de ces auteurs, la cohérence de leur démonstration. Qu'est-ce à dire? Premièrement, cela signifie qu'une utilisation contestable des exemples au sein d'une démonstration ne peut pas suffire à discréditer une thèse elle-même. On se bat sur le terrain de la *forme*, et non pas sur celui des *idées*. Cependant, il reste que démontrer l'invalidité d'un raisonnement demeure une critique sérieuse à laquelle les auteurs doivent remédier. Cela nous amène donc à dire, deuxièmement, que porter davantage d'attention sur la forme — dans le contexte de ce mémoire, sur l'utilisation des exemples — est absolument nécessaire afin que le débat puisse être ramené au niveau des idées contenues dans un texte. Autrement dit, bien que les concepts et principes avancés soient intéressants et certainement porteurs d'éléments importants au point de vue moral, il reste que ces notions et principes doivent bénéficier d'une démonstration cohérente pour asseoir leur pertinence et leur validité. En ce qui concerne les exemples, cela signifie que, malgré la facilité apparente avec laquelle ils s'insèrent dans une démonstration, il faut prendre davantage de moyens pour assurer et tester leur cohérence avec l'argumentation et le bien-fondé du rôle qu'on leur fait jouer.

Selon les diverses analyses que nous avons faites au cours de ce mémoire, trois critères nous apparaissent particulièrement importants, sur lesquels il faut veiller lorsqu'on choisit de faire usage des exemples au sein d'un argument:

- (i) Il faut étudier l'exemple pour déterminer quels sont les traits qui le composent, et tenter de voir si certains aspects n'influencent pas notre problématique à notre insu, particulièrement dans le contexte où l'on emprunte un exemple d'un autre contexte. Comme on l'a vu chez Thomson, sa question de départ ne correspondait pas à la solution qu'elle a amené, et ce, en grande partie à cause de l'inconsistance du vocabulaire

utilisé pour décrire l'exemple du tramway. De même, on a vu que sa solution "originale", consistant à dire qu'il n'est pas permis de faire quelque chose à quelqu'un afin de bien distribuer une menace ou un bien, se rapprochait curieusement du principe de double effet, qui ne constitue pas précisément une nouveauté dans le domaine de la philosophie morale. L'exemple du tramway, originellement conçu pour illustrer, en partie, le travail de ce principe, est peut-être pour quelque chose dans l'émergence de ce principe chez Thomson, à son insu. L'étude des caractéristiques d'un exemple est donc primordiale afin de s'assurer d'y concentrer les éléments utiles à notre problématique et d'y extraire (si cela est possible) ceux qui risquent de les court-circuiter.

(ii) Deuxièmement, il est également souhaitable de contrôler les variables d'une situation afin de rendre justice au principe ou au concept que l'on désire mettre de l'avant. Comme nous en avons discuté à la fin du troisième chapitre, dans le but de démontrer la pertinence d'un principe donné, il est important de l'illustrer par une situation adaptée aux prescriptions de ce principe. Chez Thomson, par exemple, on se souvient que l'exemple du tramway faisait paraître la thèse des revendications aléatoire: comment, dans une situation d'urgence, déterminer les revendications de chacun avant d'agir? Cependant, les exemples qu'elle a élaborés ensuite lui ont permis d'asseoir la pertinence des revendications avec plus de conviction. En effet, dans la grande ville située dans la région des avalanches, les risques sont connus par les résidents et par les autorités, bref, le danger est notoire; si une avalanche survient, tous les gens en position d'agir sont au fait des revendications auxquelles peut prétendre la grande ville et du fait qu'une petite ville en retrait a de plus fortes revendications contre cette menace, puisque les résidents s'y sont installés dans le but de pouvoir dormir tranquille. Le fait que Thomson ait posé avec plus de certitude les connaissances de toutes les parties en place quant aux risques courus rend cet exemple beaucoup plus apte à illustrer le pouvoir des revendications que celui du tramway. C'est pourquoi nous suggérons que les auteurs s'attachent à utiliser des

exemples qui conviennent à un principe et aident à faire comprendre son importance.

(iii) Finalement, et cet aspect de l'utilisation des exemples est peut-être le plus crucial, il serait nécessaire d'éclaircir, au sein des textes, le rôle que l'on souhaite donner à l'exemple en regard de ses possibilités réelles au sein d'une argumentation. À ce sujet, nous devons bien entendu nous reporter aux difficultés soulevées, chez Kamm, par sa volonté d'utiliser des exemples théoriquement neutres afin d'en faire émerger des principes dont la pertinence tient à cette même neutralité. Comme nous l'avons dit, la construction soignée de ses exemples tend à mettre en doute la possibilité que de tels exemples soient vraiment théoriquement neutres. De là, le moyen utilisé par Kamm pour prouver la pertinence du principe du mal permmissible perd lui aussi de sa crédibilité. De même, chez Thomson, sa description plus "complète" de l'exemple du tramway indique un choix théorique tout à fait clair en faveur des revendications. Comment affirmer, dès lors, qu'une analyse selon cette notion s'impose? Ce qui est imposé, c'est la description de l'exemple d'après un certain parti pris qui ne peut être conjugué avec la neutralité désirée de cet exemple. Dans le cas des exemples hypothétiques, donc, l'analyse effectuée au cours de ce mémoire suggère que leur neutralité est impossible car toute construction suppose un choix qui influencera les conclusions que l'on tirera de l'étude de cet exemple. D'autre part, peut-être cette neutralité se trouve-t-elle dans les situations auxquelles on est confronté dans "la vraie vie"? Peut-être doit-on partir de leur étude afin de pouvoir en faire émerger les principes qui pourront s'y appliquer? Mais les situations réelles ne sont pas garantes de neutralité. En effet, alors que l'on décrit une situation particulière, il faut encore une fois faire le choix d'un point

de vue. On se souvient qu'Onora O'Neill⁹⁷ parle ainsi du cas des professionnels de diverses disciplines : lorsqu'ils décrivent des problèmes moraux, ils le font sous l'angle de leur spécialisation ; ces personnes ont une certaine vision du monde et des cas qui se présentent à eux, et il n'est pas possible de parler de neutralité dans un tel contexte. Dans le cas de la littérature, par laquelle certains philosophes croient trouver un matériel fiable afin de déterminer les valeurs et principes importants moralement⁹⁸, il nous semble que les exemples qu'on peut en tirer tiennent à la fois des cas hypothétiques et de la vraie vie : ils sont construits afin de mettre en valeur certains aspects plutôt que d'autres, et ils témoignent de choix de relater certains faits ou certaines situations de la vie, choisis parmi d'autres et décrits selon le choix et les valeurs de l'auteur. Dès lors, comment tenter de déterminer, sans biais, à partir d'un exemple littéraire, quelles valeurs sont importantes au point de vue moral alors que l'exemple témoigne d'ores et déjà des valeurs de son auteur ?⁹⁹ À constater tout cela, il apparaît que le rôle que Kamm ou Thomson veulent faire jouer à l'exemple — qui doit être davantage qu'une illustration, mais aussi un révélateur de principes moraux —, est inadéquat et contradictoire par rapport à sa nature même, qui consiste en une construction, un choix, un point de vue. Il nous apparaît donc que les auteurs qui désirent utiliser l'exemple afin de fonder une thèse tombent dans le piège de la circularité : le choix et la construction de l'exemple témoignent d'un point de vue, d'une thèse préalable, dont on ne saurait prétendre prouver la pertinence à partir de cet exemple même. D'où notre troisième critère, qui tient compte de la détermination du rôle que l'on peut faire jouer à l'exemple au sein d'un texte. Il s'agit en fait de bien en comprendre à la fois l'utilité et les limites.

En guise de conclusion, nous souhaitons mettre de côté ces difficultés et limites de l'utilisation des exemples pour mettre l'accent sur leur utilité et

⁹⁷ O'Neill (1988), p. 179.

⁹⁸ C'est le cas, notamment, de Cora Diamond. Cf. Diamond (1988) et (1991).

⁹⁹ O'Neill (1988) soulève également cette problématique, pp. 168 et suivantes.

leur pertinence réelle. Les exemples sont d'excellents moyens de faire ressortir certains dilemmes qui, autrement, devraient être énoncés dans des termes théoriques rébarbatifs. Le texte de Foot est éloquent à cet égard : sa comparaison entre le magistrat et le conducteur de tramway permettait d'illustrer un dilemme de façon limpide. Ensuite, les exemples peuvent également servir à éclaircir diverses notions ou à mettre l'emphase sur l'ambiguïté de certains concepts. Kamm réussissait de façon particulièrement convaincante, à l'aide d'exemples, à illustrer la difficulté inhérente aux notions de "déjà menacé" et de "sacrifice" telles qu'utilisées par différents auteurs. D'autre part, l'exemple, s'il respecte les caractéristiques du principe auquel il se rapporte, est également très efficace lorsqu'il s'agit d'illustrer divers principes. Les relations de cause à effet, cruciales dans le principe du mal permisible de Kamm, sont, la plupart du temps, bien identifiées et expliquées à l'aide des variantes proposées à partir de l'exemple du tramway. En ce sens, les exemples sont d'une aide précieuse aux auteurs pour assurer la compréhension rapide des notions qu'ils avancent.

Les exemples ont donc une faculté d'illustrer certaines idées ou certains concepts, de façon souvent lumineuse et à travers des situations qui intriguent et captivent le lecteur, qui le font parfois s'identifier à l'argument qui se développe. En particulier, les exemples, en décrivant des situations conflictuelles et problématiques qui appellent à une résolution, suscitent des réactions marquées chez le lecteur. Nous croyons que ce sont ces qualités recherchées de l'exemple qui amènent certains auteurs à vouloir lui faire prendre une place plus fondamentale dans la recherche de principes moraux, alors que notre mémoire porte à penser que les exemples sont voués à jouer un rôle limité dans les démonstrations. Toutefois, ce rôle limité n'empêche pas de reconnaître aux exemples leurs qualités réelles, et d'en tirer un profit non négligeable dans l'illustration et la compréhension de différentes problématiques morales.

BIBLIOGRAPHIE

- DIAMOND, Cora (1988), " Losing Your Concepts ", *Ethics* 98, p. 255-277.
- DIAMOND, Cora (1991), " Anything But Argument ? ", in C. Diamond, *The Realistic Spirit*, MIT Press, Mass.
- FOOT, Philippa (1967), " The Problem of Abortion and the Doctrine of Double Effect ", *Oxford Review* 5.
- FOOT, Philippa (1978), *Virtues and Vices, and Other Essays in Moral Philosophy*, University of California Press, Berkeley.
- GORR, Michael (1990), " Thomson and the Trolley Problem ", *Philosophical Studies* 59, pp. 91-100.
- GRIFFIN, James (1996), *Value Judgment : Improving Your Ethical Beliefs*, Clarendon Press, Oxford.
- KAMM, Frances M. (1992), *Creation and Abortion*, Oxford University Press, New York.
- KAMM, Frances M. (1993), *Morality, Mortality (Vol. I)*, Oxford University Press, New York.
- KAMM, Frances M. (1996), *Morality, Mortality (Vol. II)*, Oxford University Press, New York.
- NIELSEN, Kai (1972), " Against Moral Conservatism ", *Ethics* 82, pp. 113-124.
- NUSSBAUM, Martha (1990), *Love's Knowledge*, Oxford University Press, New York.
- O'NEILL, Onora (1988), " The Power of Example ", in O. O'Neill, *Constructions of Reason*, Cambridge University Press, Cambridge.

PARFITT, Derek (1984), *Reasons and Persons*, Oxford University Press.

POSTOW, B.C. (1989), "Thomson and the Trolley Problem", *The Southern Journal of Philosophy*, Vol. XXVII, N° 4.

ROXBEE COX, J.W. (1985), "Utilitarians and the Use of Examples", *Ethics* 95, pp. 268-273.

THOMSON, Judith Jarvis (1986), *Rights, Restitution and Risk*, Harvard University Press, Mass.

THOMSON, Judith Jarvis (1990), *Realm of Rights*, Harvard University Press, Mass.