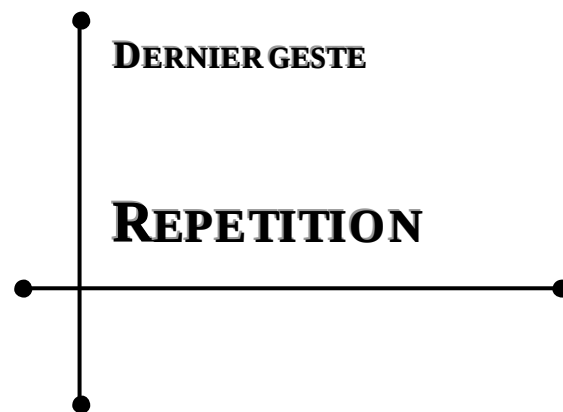




Increasing congestion and diseconomies in road transport affect not only travellers but also freight movements on which society depends. The social, political and economic implications of the problem are pushing transport to the forefront of current concerns. DRIVE has as 3 primary objectives: improving road safety; maximising of, and breakthrough in, road transport efficiency; contributing to environmental improvements. Innovations and cost reductions in information technology, telecommunications and broadcasting potentially offer new effective means of achieving these objectives. If brought together to provide integrated advanced communications, control and information systems they will enable new, more flexible and responsive forms of traffic management and safety systems to be created to the benefit of all road users.

- **C.E.C./DG XIII, 1989**

Les files sur les routes, la congestion de l'air, l'inadaptation des transports publics : notre mobilité est compromise ! A moins de rechercher des possibilités de mieux organiser le trafic. Et elles ne sont pas loin ! Beltraff, association regroupant des sociétés membres de Fabrimétal actives dans l'électronique, contribue fortement au progrès dans les domaines de l'automatisation et du contrôle du trafic routier, aérien et ferroviaire, y compris les transports en commun. Ce dossier présente de nombreux fruits de la créativité et des technologies de pointe de ses membres, qui en rajoutent ainsi à notre mobilité quotidienne. L'électronique décongestionnante. Un univers qui invite à la promenade.

- **FABRIMETAL Magazine, 1990**

La motorisation croissante et le développement rapide de l'urbanisation dans le monde entier engendrent des problèmes considérables du point de vue de la circulation et de l'environnement, surtout dans les centres villes. En préalable aux discussions du XIXe Congrès mondial de la Route de Marrakech en septembre 1991, le Comité technique AIPCR de la Route en Milieu urbain a examiné ce sujet. Deux rapports présentent les mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire la congestion de la circulation dans les grandes villes. [...] Le second rapport « **Contrôle de la circulation, péage, information routière** » a pour but d'illustrer les possibilités offertes par les nouvelles technologies, notamment dans le domaine de l'industrie électronique, afin d'obtenir une meilleure exploitation de la capacité routière existante. Par une réglementation et un contrôle meilleurs, ainsi que par l'information des usagers de la route, il est possible d'augmenter la capacité des routes existantes. L'évolution dans ce domaine est en marche et sera ultérieurement accélérée par les projets internationaux Drive et Prometheus.

- **J. Sloth, Président du Comité technique AIPCR de la Route en Milieu urbain, 1990**

L'aggravation de la congestion du trafic et la demande croissante pour améliorer l'efficacité du transport ont accéléré les applications des technologies de l'information, de l'informatique et des communications dans le trafic routier. Le présent rapport fournit une analyse des développements actuels des systèmes de communication route-véhicule sur la base de l'examen de vingt-deux expériences pilotes de grande envergure au Japon, en Europe et en Amérique du Nord. Ces systèmes utilisent des liaisons de communication avancées entre l'infrastructure routière, un centre de régulation du trafic et les véhicules dans le but de fournir guidage, support à la navigation, avertissements, aides à la sécurité de la circulation et beaucoup d'autres services liés à l'information. Les gouvernements, les autorités routières ainsi que les industries électroniques et automobiles ont un intérêt commun à promouvoir les évaluations détaillées de systèmes pilotes et des essais sur le site. Ce rapport devrait constituer une base de référence pour les programmes futurs de recherche-développement au niveau international, la formulation des politiques et des initiatives conjointes pour faciliter la mise en œuvre de tels systèmes à une échelle globale.

- **Un groupe d'experts scientifiques de l'OCDE, 1992**

ITS America foresees a 21st century in which intelligent transportation systems evolve into an integral part of daily travel, contributing to a better quality of life, stimulating economic growth, and saving lives, time, and money.

- **ITS America, 1994**

On behalf of ITS America, VERTIS and ERTICO, I am delighted to welcome you to the Paris World Congress on the Application of Transport Telematics and Intelligent Vehicle-Highway Systems. It is the first in a series we are organizing jointly to bring together the actors involved in these exciting technologies - suppliers, end-users, infrastructure owners/operators or policy-makers. We have one simple aim: to help all delegates gain a better understanding of the problems in achieving more efficient, more effective and safer transport, and try to find solutions by cooperation and collaboration worldwide. Central to this shared objective is the development and implementation of new technologies. The technical papers – over 420 – represent the full range of Transport Telematics technologies. [...] Above all I should like to thank you, the delegates; without your presence and active participation no Congress on any subject anywhere could be a success. Welcome to Paris, and welcome to the start of a new era for transport.

- E. Sampson, Chairman, World Congress Board, 1994

Le développement très rapide des technologies de l'information et de la communication a suscité un fort intérêt dans le domaine des transports depuis plusieurs années. Les raisons de cet engouement sont multiples. Les possibilités techniques permettent les transmissions avec les mobiles à un coût acceptable. La miniaturisation de l'électronique autorise plus facilement l'installation d'équipements « intelligents » à bord des véhicules routiers. L'utilisation, à grande échelle, des nouvelles technologies peut apporter des solutions aux problèmes dont souffre le système de transport. Améliorer l'efficacité du système en réduisant la congestion, favoriser le confort des utilisateurs, réduire l'insécurité, notamment routière, protéger l'environnement en diminuant les nuisances des transports, constituent autant d'objectifs que se sont fixés les pouvoirs publics, les industriels et les chercheurs.

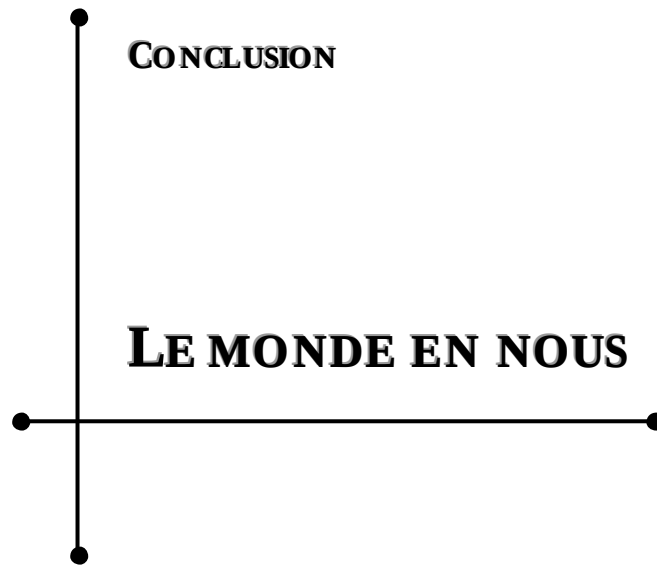
- G. Dobias, ex-Directeur Général de l'INRETS, Vice-Président du Syndicat des Transports Parisiens, 1996

Unless improvements are made to the nation's transportation system, the projected growth in traffic will increase congestion, reduce mobility, lower business productivity, and adversely affect safety. The economic costs of increased congestion could be immense. New approaches are needed to address the imbalance between the capacity of our transportation infrastructure and the growing demand for transportation services. We need to make improvements to all components of the nation's transportation system. Simply stated, we need to find ways to use the existing transportation infrastructure much more efficiently. Advances in communications and information technologies are critically important for improving the performance of the transportation system; a modern and efficient transportation system is essential for promoting economic development and raising our collective standard of living. Many of the improvements to the transportation system will rely on the ability of private firms and public agencies to gather, process, analyze, and disseminate information to travelers about the availability of different transportation services and the performance of the transportation system. The Department of Transportation – in partnership with many private-sector companies and state and local governments – has been supporting a program to develop and implement Intelligent Transportation Systems (ITS). No longer viewed as science fiction, ITS technologies are being adopted by communities throughout the nation to solve today's transportation problems.

- F. Peña, Secretary of Transportation, 1996

Les automobilistes le constatent chaque jour : le trafic sur nos routes augmente sans cesse. Bouchons matinaux à l'entrée des centres urbains, embouteillages le soir, ralentissements sur nos autoroutes... sans compter les impondérables : accidents, mauvais temps ou opérations « escargots » des transporteurs routiers. Sans parler des conséquences sur l'environnement, le fonctionnement du réseau routier est actuellement mis en péril par l'augmentation constante du trafic, plus particulièrement sur les axes de pénétration des grandes villes aux heures de pointe, moment où le seuil de saturation est atteint. Renforcer les infrastructures existantes n'est pas toujours faisable, surtout en ville. Par ailleurs, ces solutions ne sont souvent que provisoires, dans l'attente d'un nouveau seuil de saturation. Les nouvelles techniques électroniques et télématiques permettent une meilleure gestion du trafic, dans le but d'optimiser l'utilisation du réseau régional. Le projet WHIST (Walloon Highway Information System for Traffic) assure quatre fonctions : la surveillance et le contrôle du trafic routier et des équipements placés sur le réseau ; la gestion des outils de décision et d'action : centre de contrôle, modèles prévisionnels, ... pour l'exploitation du réseau ; l'interprétation des données et l'information de l'utilisateur ; l'échange des données entre le centre de trafic wallon et les centres similaires en Belgique et dans les pays limitrophes.

- C. Bouvy, dans Dialogue. La revue du Ministère de la Région wallonne, 2001



En tant qu'outil de gestion de la circulation routière, le feu de signalisation est défini par ses utilisateurs comme un instrument au service d'une fin : son fonctionnement, sa fonctionnalité et sa fonction semblent ne pouvoir être appréhendés qu'à la lumière de cette sémantique de l'action intentionnelle. Pourtant, s'il pose les deux questions constitutives de ce réseau sémantique, en l'occurrence celle du « qui ? » et celle du « pourquoi ? »¹, le sociologue se voit confronter, pour y répondre, à un certain nombre d'interrogations fondamentales, qui sont toutes relatives à cette indépassable condition par laquelle il se voit irrémédiablement inclus dans son objet de recherche, plus précisément encore : se voit dans l'impossibilité d'emprunter une autre voie d'accès à son objet que celle que suivent déjà les acteurs eux-mêmes. *Voici en effet une « science », écrit Louis Quéré, qui, d'une part, a pour objet une réalité qui s'interprète elle-même, mieux, qui s'organise et se maintient dans et par l'interprétation elle-même ; et qui, d'autre part, ne peut accéder à son domaine d'objet que par la médiation de la compréhension et de l'interprétation*². Or, cette médiation, cette voie d'accès, prend précisément la forme, dans le cas de notre objet, de la sémantique intentionnelle de l'action ou, pour le dire autrement, de cette « anthropologie imaginaire du subjectivisme »³. Mais ce qu'ignorent, pour des raisons pratiques, ces conceptions de l'action et de l'acteur, ce sont toutes les conditions sociales desquelles peuvent émerger tant une factualité objective qu'une intentionnalité subjective. Notre travail a tenté de dépasser ces réductions naturelles pour atteindre les structures sociales de l'activité gestionnaire, telle qu'elle se manifeste au sujet du phénomène de la circulation automobile.

LA SEMANTIQUE DE L'ACTION INTENTIONNELLE ET SES REDUCTIONS

Qui donc utilise cet outil qu'est le feu de signalisation ? Sans exception, ceux qui conçoivent, développent, produisent, commandent, installent, gèrent et entretiennent les feux sont toujours des entités collectives qui ont une compétence – un titre – à prendre en charge le problème de la circulation routière. Jamais il ne s'agit d'individus agissant en leur nom propre, mais bien toujours de porte-parole, de représentants, de membres d'une entité collective organisée. On retrouve, parmi ces « professionnels » de la gestion routière, des fonctionnaires et bureaucrates en charge de ces questions dans les administrations publiques locales, nationales ou internationales, des ingénieurs travaillant sur les questions de voirie et de trafic routier, que ce soit dans des organismes publics ou dans des firmes privées, des représentants industriels (automobile, électronique, télécommunication, etc.), des experts employés dans des organismes publics ou parapublics, etc. Ce qui lie tous ces gestionnaires, au-delà de toutes les différences qui peuvent séparer une administration communale d'une firme multinationale, une autorité publique internationale d'une petite entreprise locale, c'est qu'ils agissent toujours dans le cadre de leur activité professionnelle, c'est-à-dire dans le cadre des compétences qui leur sont conférées conformément à leur appartenance à des entités jouissant du statut commun de personne morale. Or, ce « cadre » commun, cette « condition » partagée, inscrit ces acteurs (durablement ou temporairement selon les cas) à l'intérieur d'un système de relations dont la forme est instituée. Autrement dit, cette caractéristique morphologique fait des pratiques de gestion routière, et de la gestion de carrefours en particulier, des pratiques indexées, dans un double sens : au sens ethnométhodologique du terme, c'est-à-dire liées à des situations chaque fois singulières mais toujours déjà organisées⁴, et au sens institutionnel du terme⁵, c'est-à-dire relevant de modalités spécifiques d'appartenance à un collectif d'énonciation socialement cadré. Comment décrire les procédures par lesquelles s'opère cette indexation ? Telle est la première interrogation qu'ignore la réduction subjectiviste de l'action.

* « Rhapsodie pour la route », *Les Cahiers de médiologie*, 2, 1996, p.7.

¹ Paul Ricoeur, *Temps et récit 1. L'intrigue et le récit historique*, Paris, Seuil, 1983, p.109.

² Louis Quéré, *La sociologie à l'épreuve de l'herméneutique. essais d'épistémologie des sciences sociales*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.13.

³ Pierre Bourdieu, *Le sens pratique*, op. cit., chapitre 2.

⁴ Harold Garfinkel, « Qu'est-ce que l'ethnométhodologie ? », op. cit.

⁵ Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, op. cit.

Mais qu'est-ce qui pousse les gestionnaires de la circulation routière à agir, c'est-à-dire à développer et mettre en œuvre des connaissances, des objets, des systèmes, des règles ? En réalité, tous ces outils apparaissent aux yeux de ces acteurs comme autant de moyens adaptés pour résoudre les problèmes que pose la circulation routière. Mais dire que ce cette dernière est problématique, préoccupante, est-ce décrire un rapport « d'elle à elle », comme dit Tarde, c'est-à-dire un de ses traits intrinsèques, ou au contraire un rapport « d'elle à nous », une manière de nous convoquer ? Le gestionnaire routier présente toujours sa « vocation » ou son « engagement » dans une organisation de ce secteur comme une réponse à l'appel que lance ce « fléau », ce « diable bien connu »⁶ qu'est le problème de la circulation ; mais en cela même, c'est d'une « con-vocation » qu'il s'agit, puisqu'il la partage avec d'autres, s'inscrivant ainsi dans une structure pragmatique commune que nous avons nommée gérance, structure qui, si l'on veut bien suivre Peirce, est une convocation à se rapporter d'une manière identique à un objet commun. Cette « habitude » est constituée par l'union indissociable de la préoccupation et de la fonctionnalité, entendues comme agences, c'est-à-dire comme caractères de ce qui agit (hommes ou objets). Autrement dit, l'action gestionnaire est une action qui implique conjointement la reconnaissance de faits problématiques (l'opération de déploration) et l'intention de les traiter (l'entreprise de l'action). La préoccupation des gestionnaires est au fondement de leurs occupations (c'est une « pré-occupation »). Et on peut dire en outre que ces occupations découlent de l'occupation d'une position sociale déterminée, celle qui précisément donne sens à leur *activité* de gestionnaires. La conception, la promotion, l'installation, l'utilisation et l'implémentation de dispositifs de gestion les plus divers, qui sont les objets mêmes de cette activité, expriment alors la prétention à l'efficacité et à la compétence, c'est-à-dire à la professionnalité, inscrite dans ce rôle social. Mais comment penser cette prétention ? Comment décrire ses expressions ? Telle est l'autre interrogation qu'ignore la réduction intentionnaliste.

LA SUBSTANCE INSTITUTIONNELLE DU TRIPODE GESTIONNAIRE

Pour tenter de répondre à ces interrogations, nous avons considéré respectivement chacun des trois termes du triangle gestionnaire, à savoir le problème, la technique et l'acteur, du point de vue de leurs rapports sémantiques. Envisagés tels quels, c'est-à-dire donnés dans leur « disponibilité naturelle » de catégories cognitives opératoires (telles qu'elles apparaissent dans les pratiques discursives des acteurs), ils donnent à penser que l'activité gestionnaire est constituée par la mise en relation de ces termes, et donc que ceux-ci sont logiquement premiers. Pourtant, nous avons volontairement adopté comme principe de méthode de suspendre les évidences qui supportent cette conception, de ne pas prendre la charge d'un jugement sur la réalité qu'elle invoque - effectuant ainsi, à notre manière, la rupture épistémologique nécessaire à toute entreprise sociologique -, pour mieux nous concentrer sur la manière dont les termes du triangle gestionnaire *s'instituent en pratiques*. Or, l'institution de l'efficacité que vise l'entreprise gestionnaire s'exprime - en Occident du moins⁷ - dans la logique d'un rapport ordonné entre des fins et des moyens, autrement dit dans une téléologie fonctionnelle. Cette « disposition » instrumentale s'exprime dans une forme structurale précise : la technologie gestionnaire doit montrer la fonction qu'elle remplit ; elle doit organiser son fonctionnement ; elle doit jauger sa fonctionnalité en définissant le cadre dans lequel sont reliés fins et moyens. Si l'on reprend les termes du tripode gestionnaire, cela revient à dire : l'acteur décide de la fonction d'une technique ; la technique fonctionne ; le problème détermine la fonctionnalité de la technique. Mais comment ces termes se disposent-ils en pratique ?

La fonctionnalité, ou la promesse de la technique

Gérer, c'est d'abord et avant tout promettre des résultats. La gestion relève de ce type d'activités que Anscombe désigne sous l'expression du « wanting to get » : la volonté d'obtenir. Or, si cette volonté, revêtant la forme de la gérance, est commune à toutes les personnes qui ont prétendu un jour apporter une solution au problème de la circulation routière, le contenu de ce qu'elle vise s'est par contre transformé au cours du temps. Ainsi les gestionnaires routiers ont-ils problématisé de différentes manières l'objet de leur préoccupation, conférant de la sorte de multiples contenus à leurs occupations. Après avoir promis l'ordre routier par la loi, après avoir promis l'intégration routière par la socialisation, voilà qu'ils promettent aussi aujourd'hui l'intelligence routière par la technologie. En effet, un changement important dans le domaine de la gestion de la circulation routière est apparu depuis le début des années 80 avec le développement de la télématique, qui place l'information au cœur

⁶ « The Devil We Know » est l'expression utilisée par W.L. Garrison et J.D. Ward pour désigner le problème de la congestion routière (*Tomorrow's Transportation : Changing Cities, Economies, and Lives*, Boston, Artech House, 2000, p.27).

⁷ François Jullien, *Traité de l'efficacité*, Paris, Grasset, 1996.

de son fonctionnement. Comme nous l'avons vu, l'expression « télématique routière » ou « route intelligente » désigne en effet l'ensemble des outils et aménagements informatiques qui ont pour fonction de récolter, de transmettre et de diffuser de l'information sur le trafic automobile dans un espace circulatoire donné. La production et l'utilisation de cette information sont censées améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation routière ; disponible en « temps réel » ou dans des délais très brefs, elle permettrait aux usagers et aux gestionnaires de la route de modifier leurs stratégies d'action ou d'intervention. D'un côté, les gestionnaires de la route, c'est-à-dire les autorités publiques, utiliseront cette information pour gérer le trafic de manière censément plus performante (par exemple par l'installation de feux intelligents, comme ceux gérés par le système PRODYN) et pour intervenir le plus rapidement possible en cas de perturbation. D'un autre côté, les automobilistes utiliseront l'information sans cesse réactualisée qu'ils reçoivent par l'intermédiaire de différents médias pour optimiser leurs déplacements (panneaux à message variable, systèmes embarqués dans le véhicule, diffusion RDS-TMC, bornes d'informations, internet, minitel, etc.). D'un côté comme de l'autre, l'information aurait comme avantage de permettre une optimisation d'une situation antérieurement sous-optimale (sur- et sous-utilisation des voies, pertes de temps, etc.). Telle est la teneur de la promesse télématique.

Ainsi formulé, le développement de la télématique routière apparaît donc aujourd'hui aux yeux de ces acteurs gestionnaires comme un moyen adapté de résoudre les problèmes auxquels ils sont confrontés dans le cadre de leurs pratiques professionnelles quotidiennes. Sa valorisation rhétorique se signale par la récurrence d'énoncés collectifs assignables, qui permettent de qualifier dans le cours même de l'action (c'est-à-dire aux yeux des acteurs eux-mêmes) la visée d'efficacité qui traverse toute pratique gestionnaire. La présentation successive des régimes de problématisation de l'ordre routier (chapitre 3) nous a permis de dégager les contenus qu'ont pris les techniques gestionnaires depuis les origines de l'automobile. Progressivement, ces agencements d'énonciation s'inscrivent dans des horizons sémantiques et matériels qui deviennent naturels pour les acteurs par leur diffusion et leur répétition dans l'espace fractal de la gestion routière.

Le fonctionnement, ou la performativité de la technique

La mise sur pied de dispositifs « intelligents » est donc présentée de manière unanime comme une innovation organisationnelle, comme une avancée dans l'exercice du métier de gestionnaire de la circulation. Cette innovation peut résulter de l'utilisation de technologies nouvelles, de la production de concepts inédits, de leur agencement original, de l'intégration de résultats de recherches scientifiques et techniques récentes, de l'affirmation et de la concrétisation d'orientations politiques naguère secondaires, de la modernisation voire de la privatisation de fonctions exercées par des administrations ou des organismes publics, etc. Mais dans le même temps, cette innovation - ou plus exactement ces multiples innovations (il y en aurait autant que de dispositifs concrets) - ne relèverait pas de la pure invention, du génie créateur, de l'œuvre libre et de la rupture avec le passé. Au contraire, elle ne cesse de citer et d'exploiter les acquis du passé, de s'intégrer aux structures existantes, tout au plus de les adapter, tout en les ménageant, de se situer dans un mouvement d'ensemble du champ, qui serait structurel bien plus que ponctuel (au sens spatial et temporel du terme). Elle ne se présente pas comme révolution, mais comme évolution logique, comme saut qualitatif, comme étape d'un mouvement irrésistible de progrès. Ce procès innovateur a été illustré au premier chapitre où nous avons rapporté le destin du feu de signalisation. En ce sens, l'innovation revêtirait un caractère de nécessité : d'après les promoteurs des « dispositifs », elle est souhaitable et souhaitée, mais surtout sa forme même n'est pas relative, affirment-ils, elle se doit d'être en parfaite concordance avec les données mêmes de la réalité, ses tensions constitutives et les besoins des protagonistes. Ainsi, le dispositif intelligent - le système PRODYN par exemple - serait efficace (ou ne le serait pas) parce qu'il serait en homologie complète avec la structure générique des problèmes auxquels il entend répondre : comme nous l'avons vu, le feu intelligent serait plus « respectueux » du phénomène de la circulation et, pour cette raison, censément plus efficace que les feux des générations antérieures.

Il paraît cependant difficile de voir dans ces affirmations autre chose qu'une mise en scène - ou plus exactement une mise en récit - de la nécessité de l'innovation. Ce qui se joue en effet dans la récurrence des énoncés collectifs et des objets dans lesquels ils s'incarnent est avant tout leur performativité : ceux-ci agencent et organisent les conditions de leur propre nécessité. Le développement de la télématique routière prend place, en effet, dans un espace interinstitutionnel qui possède ses propres règles de fonctionnement, au premier rang desquelles se trouve la specularité, processus mimétique au travers duquel émerge et circule de manière fractale la pertinence sociotechnique. Celle-ci se repère tout autant dans les convergences techniques et lexicales qui marquent le champ de l'ingénierie routière que dans les

productions taxinomiques et organisationnelles qui forment les cadres sociaux de l'exercice de la gestion contemporaine du problème de la circulation. Autrement dit, le procès spéculaire conditionne la forme dans laquelle s'expriment discursivement et matériellement les préoccupations des membres du collectif d'énonciation routier et de la « communauté ITS » en particulier. Le fonctionnement des techniques gestionnaires acquiert alors une efficacité qui peut être envisagée comme « spéculation », c'est-à-dire comme produite par un processus spéculaire d'imitations et d'anticipations croisées dans un espace social connexe, processus endogène par lequel s'institue la transcendance de la technique, son « Génie » : *la spécularité apparaît comme le mode d'expression de l'intersubjectivité au sein de groupes privés de transcendance*, conclut ainsi André Orléan à ce propos⁸.

La fonction, ou le sens de la technique

Parler d'intersubjectivité ou de subjectivité renvoie explicitement à l'idée de sujet. Mais quel serait le sujet de la promesse télématique, l'acteur du génie routier, l'auteur de la spéculation ? Puisque, comme nous le savons, les intentions ne sont pas directement accessibles à nos sens, nous n'avons donc à notre disposition que des énonciations et des actions, c'est-à-dire, comme dirait Michel Foucault, des « pratiques discursives et non discursives ». Or, à partir du moment où, comme nous l'avons montré notamment dans le chapitre 5, ces pratiques peuvent être envisagées comme des configurations ou des agencements collectifs, la notion de sujet doit être révisée. *Les énoncés n'ont pas pour cause un sujet qui agirait comme sujet d'énonciation, pas plus qu'ils ne se rapportent à des sujets comme sujets d'énoncé*, écrit Gilles Deleuze ; *l'énoncé est le produit d'un agencement, toujours collectif, qui met en jeu, en nous et hors de nous, des populations, des multiplicités, des territoires, des devenirs, des affects, des événements*⁹. La notion de sujet du sens ou de la signification éclate alors – comme le montre également la substituable logique des sujets d'une phrase – pour rendre perceptible le *milieu* du sens. Le sujet individuel que décrit la sémantique de l'action intentionnelle perd ici toute consistance pour apparaître non plus comme un terme relationnel mais comme une relation déterminée : *Par système*, Charles S. Peirce *entend un individu tel que, si ce qu'on dit de lui est vrai, la vérité de ce qu'on dit consiste en ceci que certaines choses sont vraies de certains autres individus*¹⁰. L'ordre du sens n'est plus ici donné par l'individu, mais par la structure que ce dernier va activer¹¹. Dans le chapitre 7, nous avons cherché à décrire cette structure ; nous avons vu alors que toute préoccupation gestionnaire exige la reconnaissance du caractère problématique de la circulation routière. Ainsi, le problème est le signe de la circulation pour ces interprétants que sont non pas des individus mais les membres d'entités possédant la qualité de personne morale. Autrement dit, le sujet de la promesse télématique ne peut plus être décrit à l'aide de quelque raison, identité ou logique d'action qui lui appartiendrait en propre, mais bien à l'aide d'un système complet (la triade circulation/problème/ personne morale) en fonction duquel une *autorité* lui est attribuée.

Pour que ce procès réussisse, il doit alors être accompli dans les formes. Ces formes sont celles que nous avons décrites au chapitre 6 : l'action technique en matière de gestion routière doit se présenter comme projet, c'est-à-dire comme modalité particulière de la temporalisation, et comme action fondée en raisons, c'est-à-dire comme modalité particulière de l'autorité. Projet et intention sont donc les modalités d'« instantiation » de l'actorialité dans l'activité gestionnaire. En définitive, la trame de cette activité semble se tisser dans la récurrence de ces procédures qui donnent prise à l'agent sur les cours d'action dans lesquels il est engagé. C'est en effet en les accomplissant dans l'actualité de leurs contenus (les énoncés collectifs) et dans l'intégralité de leurs conséquences (l'assignation de motifs généralisée) qu'il acquiert et entretient sa qualité d'acteur du développement de la télématique routière, son titre de membre de la « communauté ITS ». Et cette domanialité pragmatique n'est pas seulement un objet du chercheur que nous sommes ; elle est à proprement parler collective. Tous les acteurs du développement de la télématique routière, et tous ceux qui sont concernés par le sujet à un titre ou à un autre, en jouissent. La route intelligente n'est pas « notre » objet, en propre, il est d'abord le leur. Mais il n'est pas non plus celui de l'un ou de l'autre de ces acteurs. Il est leur propriété collective. En tant que projet gestionnaire, c'est-à-dire en tant que promesse d'une efficacité renouvelée de l'activité gestionnaire, la télématique routière

⁸ André Orléan, « L'auto-référence dans la théorie keynésienne de la spéculation », *Cahiers d'Economie politique*, 14-15, 1988, p.237.

⁹ Gilles Deleuze & Claire Parnet, *Dialogues*, op. cit., p.65.

¹⁰ Cité par Vincent Descombes, *Les institutions du sens*, op. cit., p.224.

¹¹ Pour présenter ce qu'il pense être le point de vue propre de la discipline sociologique, Georg Simmel part de ce constat : « Il n'est plus possible à présent d'expliquer les faits historiques au sens le plus large du terme, les contenus de civilisation, les modes de l'économie, les normes de la moralité à partir de l'homme individuel, de sa raison et de ses intérêts » (*Sociologie*, op. cit., p.41).

apparaît comme une intention non pas collective ou partagée¹², mais bien *empruntée*, dans tous les sens du terme : elle obtenue à titre de prêt par chacun, chacun devant alors faire preuve de sa compétence à arpenter le domaine d'objet ainsi rendu accessible ; elle est aussi souvent emportée pour être appropriée, c'est-à-dire rendue appropriée à l'exercice d'une activité centrale, tangentielle ou transversale à ce domaine ; elle est aussi une voie toute tracée qu'il suffit d'emprunter, assignant collectivement une fonction identique aux dispositifs techniques regroupés sous cette bannière et autorisant les acteurs à développer des stratégies, c'est-à-dire à s'investir dans l'action.

LE PROBLEME PUBLIC COMME FORME SOCIALE

A la lecture de ce qui précède, on en conclura que notre parcours a consisté à opérer trois réductions successives. Interrogeant le collectif d'énonciation routier, nous nous sommes d'abord demandé : qu'est-ce qu'un feu de signalisation ? Pour répondre à cette question, nous avons décrit une série de dispositifs concrets, analysé leurs architectures, principes et promesses ; en d'autres mots, nous sommes partis d'une définition canonique et nous avons tenté d'en repérer les concrétisations historiques. Mais nous avons tout de suite constaté que ces contenus techniques – ces modalités de fonctionnement de la signalisation routière – n'advenaient à l'existence qu'à l'intérieur des formes institutionnelles que prennent les relations des membres du collectif d'énonciation routier. Ensuite, dans la deuxième partie de notre raisonnement, il ne s'agissait plus, à l'instar de ces acteurs, d'interpréter le label « intelligent » ou « dynamique » comme désignant nécessairement un lieu d'innovation fonctionnelle, c'est-à-dire technique et organisationnelle, dont l'évaluation pratique, bien plus que sa saisie théorique, serait fondamentalement nécessaire. Nous avons au contraire repéré dans les définitions sociales de la fonctionnalité du feu rouge l'expression de différents savoirs, historiquement configurés. L'unité de ces divers agencements épistémiques n'a pu cependant être rapportée à la nature censément pérenne et générique du problème de la circulation routière, sous peine d'assimiler l'intelligence artificielle à l'intelligence humaine, c'est-à-dire de la considérer capable de déploration, d'attitude déontique et d'assignation fonctionnelle. Or, comme le montre la réduction phénoménologique opérée dans le chapitre 4, la gérance caractérise bien une communauté de consciences – et non de mécanismes – dans le monde. Enfin, dans la troisième partie, nous avons cherché à montrer que les questions « qui ? » et « pourquoi ? » étaient moins des thèmes de recherche pour le sociologue que des ressources d'action pour les agents. Pour le dire autrement, poser de telles questions révèle autant la compétence pragmatique des acteurs que l'appétence du chercheur à exprimer son inclusion dans son objet de recherche. C'est pourquoi nous avons moins cherché à y répondre qu'à dégager l'enjeu social qu'il y a, pour un agent, à les poser. Au terme de ce parcours, nous ne considérons donc plus le feu de signalisation comme un dispositif normatif ou comme un environnement aménagé ; plus exactement, nous défendons la thèse selon laquelle le fait de qualifier un corpus réglementaire ou un « milieu associé » (pour reprendre l'expression de Gilbert Simondon) de « technique de gestion » est en lui-même un acte sociologiquement intelligible. Bien plus, nous pensons que cet acte, dans sa multiplication et sa diffusion, n'est ni gratuit ni nécessaire ; il ne relève ni de la connaissance pure (les choses se nomment telles qu'elles sont) ni de la victoire de l'objectivité factuelle sur la subjectivité perceptive (nous nommons les choses parce qu'elles sont). En ce sens, « la technicité représente moins une modalité qu'une référence dans la pratique sociale »¹³ ; elle s'inscrit au contraire dans une économie des pratiques, toujours spécifique à un champ donné, visant à assurer, du point de vue de chaque acteur, la maîtrise pratique de son inclusion dans ce dernier. Dans une vision rétrospective, on peut même considérer que les trois premières parties de notre travail décrivent les conditions de cette maîtrise. En effet, être un expert en matière de télématique routière, en quelque lieu que ce soit dans l'espace social, demande de maîtriser : des données techniques (chapitre 1), des taxinomies institutionnelles (chapitre 2), des registres cognitifs et pratiques de pertinence (chapitre 3), une attitude phénoménologique et gnoséologique précise (chapitre 4), une sémantique de l'action intentionnelle (chapitre 5), des modalités d'emprunt et de prêt de la raison (chapitre 6). Ainsi ces individus ne sont-ils définis que par leur inclusion dans une forme sociale particulière, dans un « mode particulier d'action réciproque »¹⁴. Nous avons suggéré de la désigner par l'expression de *problème public*. Par là, nous entendons cette forme sociale dans laquelle les acteurs, pris dans une relation de type spéculaire, sont des personnes morales préoccupées, autrement dit des entités collectives tenues à l'action, action qui s'exprime sous les traits du projet, c'est-à-dire de la visée sur le temps.

¹² Jean de Munck a bien montré que, chez John Searle, l'intention collective prend le statut d'un plan partagé, faisant de celle-ci un phénomène censément aussi primitif que l'intention individuelle : le contenu de cette dernière est d'emblée collectif (*L'institution sociale de l'esprit*, op. cit., p.110).

¹³ Gilbert Larochelle, *L'imaginaire technocratique*, Montréal, Boréal, 1990, p.28.

¹⁴ Georg Simmel, *Sociologie*, op. cit., p.48.

Comme on le voit, ce n'est plus une factuelité adverse que prend en compte cette définition, mais la façon dont elle est instituée comme objet commun sur lequel *doit* porter l'action collective. Ainsi trouve-t-on également une réponse aux interrogations que soulevait l'usage de la sémantique de l'action intentionnelle par le sociologue ; en tant qu'institution, la forme du problème public est une forme contraignante mais capacitante. Leur statut commun de personne morale oblige en effet les acteurs au partage d'un monde fractal et spéculaire dans lequel circulent des significations empruntées, dont l'usage est collectivement réglé. Ainsi peut-on dire que, dans l'espace d'un problème public, *il n'y a pas d'intentionnalité mais seulement une vie intentionnelle*¹⁵ ; en d'autres mots, telle ou telle intention gestionnaire ne relève pas d'une faculté humaine générique que serait l'intentionnalité – ce n'est pas à partir de là qu'on peut la comprendre, saisir sa signification – mais émerge à une « forme de vie » caractérisée, c'est-à-dire socialement instituée. Mais dans le même temps, c'est grâce à ce cadre formel que les individus peuvent néanmoins nourrir une vie intentionnelle : ce qui, d'un point de vue analytique, s'apparente à une prétention est d'un point de vue pratique (au sens kantien du terme) une intention, avec tout ce que cela implique en termes moraux. Comme l'écrit Simmel, *l'existence et l'action de l'individu doivent s'inscrire dans l'une ou l'autre de ces formes qui fournira la technique ou le maillon intermédiaire par quoi l'individualité peut devenir un élément de l'humanité efficace en pratique*¹⁶. Mais désireux de ne pas confondre problème social et problème sociologique, nous ne nous sommes pas tant attachés à décrire la construction sociale d'un problème public – et donc à nous engager sur la question des prises de pouvoir – qu'à comprendre les modalités par lesquelles des sujets se rapportent à un tel objet et, par là, se définissent comme ses protagonistes. C'est en cela aussi que notre démarche relève de la *réduction* sémantique. D'où également, au sujet du « Génie » censé fonder la « Police de la Voierie », notre accord avec cette définition que propose Vladimir Jankélévitch : *le génie ne serait donc qu'un suprême savoir-faire*¹⁷. Savoir-faire social, bien entendu, compétence partagée, disposition institutionnelle¹⁸, dont la description – qu'a tentée notre travail – dévoile le monde « en nous » : non pas dans nos fors intérieurs individuels, dans nos représentations, mais en tant qu'il se donne d'emblée comme monde social, comme propriété collective, sur la modalité du *partage*.

DE NOS DOCTES PRETENTIONS

Nous ne voudrions cependant pas clore ce travail sans évoquer une série de questions d'ordre épistémologique que soulève précisément la démarche que nous y avons suivie. Nous en relèverons quatre, laissant au lecteur le soin d'en formuler d'autres : celle du diagnostic que la démarche permet de

¹⁵ Michel Henry, «Phénoménologie non-intentionnelle : une tâche de la phénoménologie à venir », dans Dominique Janicaud (éd.), *L'intentionnalité en question*, op. cit., p.397.

¹⁶ Georg Simmel, *Sociologie*, op. cit., pp.745-746.

¹⁷ Vladimir Jankélévitch, *Le sérieux de l'intention*, Paris, Flammarion, 1983, p.189.

¹⁸ Voilà sans doute le seul point que nous ne partageons pas avec Jean de Munck : selon lui, en effet, la rationalité, entendue comme « la formulation discursive d'un savoir-que », ne peut être réduite à des savoir-faire, c'est-à-dire à des compétences de mise-en-discours : la réflexivité formalisante a « une réelle puissance créatrice et décontextualisante » et le langage ne peut donc être réduit au statut de simple instrument (*L'institution sociale de l'esprit*, op. cit., p.135). Le problème est cependant que, refusant d'assigner un tel statut au langage, c'est l'institution elle-même qui devient un outil, un «dispositif », rejoignant finalement la définition que toute institution se donne d'elle-même. Pour parler de manière analogique, on pourrait dire que Jean De Munck substitue à l'image de l'institution comme jeu d'échecs (ensemble de règles constitutives) celle du théâtre d'improvisation : non pas que les acteurs puissent dire et faire n'importe quoi, mais qu'ils définissent *par le langage* de nouvelles situations à partir de thèmes, de contraintes et de ressources imposées et typiques (c'est-à-dire connues de tous, y compris des spectateurs). Les acteurs, par leurs propres actions mais surtout par l'exercice d'une réflexivité rapide et puissante, apprennent collectivement quelque chose sur la situation et le monde dans lesquels ils sont (ici très temporairement) plongés, et tentent d'agir sur eux. Si nous devons choisir une image pour signifier la conception de l'institution que nous défendons ici, ce serait plutôt celle du «palais des glaces » : espace dans lequel l'individu estime avoir toute liberté de mouvement mais où, en fait, le chemin est tracé par les réflexions des occupants de cet espace ; l'impression première d'ouverture de possibilités – qui s'exprime dans la formulation d'un projet individuel censément autonome (puisque l'entrée dans cet espace est libre, résultant d'un choix, d'un « engagement » de l'individu) – est contrecarrée par le « toucher » qui rencontre les « parois de verre », c'est-à-dire par les modalités pratiques de mise en œuvre, de publicisation, de ce projet, toujours déjà collectivement organisées. Comme ce «palais » procure du plaisir, le plaisir du jeu (*l'illusio* de Pierre Bourdieu), la visée de l'individu n'est pas d'en sortir, mais bien de *chercher la sortie*, c'est-à-dire, dans notre vocabulaire, de se donner les sentiments de l'autorité, de la maîtrise d'un projet. L'institution est donc le lieu de la *réflexion*, mais pas de la réflexivité.

poser, celle de la généralisation des résultats, celles des conditions de l'observation, et celle du statut de notre discours.

Il ne faudrait d'abord pas se tromper sur la prétention de notre démarche en termes de *diagnostic historique*. Si elle permet de dégager les structures instituées ou les contraintes pragmatiques qui pèsent sur l'activité des gestionnaires routiers, la réduction sémantique que nous avons opérée nous autorise certes à soutenir la thèse de la factualité de la promesse télématique, mais non à en déduire son effectivité. Autrement dit, décrire une « volonté de télématisation » n'implique pas d'admettre que la circulation routière, voire la société tout entière, est effectivement télématisée. Ce que nous avons approché, c'est un chapitre de l'histoire de la « raison gestionnaire » de la voie publique, non la condition effective des automobilistes d'aujourd'hui. C'est à ce titre que notre travail peut à nouveau être qualifié de « réduction » : il n'a pas la prétention de saisir conjointement la visée et l'effet, les principes pratiques des gestionnaires et les actions concrètes des gérés. Comme l'écrit Michel Foucault, *un type de rationalité, une manière de penser, un programme, une technique, un ensemble d'efforts rationnels et coordonnés, des objectifs définis et poursuivis, des instruments pour l'atteindre, etc., tout cela c'est du réel, même si ça ne prétend pas être « la réalité » elle-même ni « la » société tout entière*¹⁹. Ainsi, nous nous sommes volontairement confiné dans l'espace des actions réciproques d'acteurs caractérisés ; ce dont nous avons alors traité, c'est uniquement de leurs pratiques discursives et matérielles, dont la forme est propre à une configuration sociale particulière, et non de leurs effets sur la société. Croire qu'il en serait autrement reviendrait simplement, comme le fait remarquer à juste titre Roger Brunet, à *confondre avec la réalité de la société globale la représentation et la pratique de quelques acteurs, qui en effet ne fréquentent que leurs homologues*²⁰.

Cette réserve nous éloigne-t-elle pour autant de la *visée généralisante* qu'attribuait Simmel à sa méthodologie de la forme ? Nous ne le pensons pas. A partir du moment où l'on serait en mesure de repérer des espaces sociaux où évoluent des entités ayant statut de personnes morales et s'activant pour résoudre un problème commun, ne pourrait-on voir dans la formulation de ces problèmes ou de ces préoccupations un indicateur susceptible de nourrir une analyse comparative de problèmes publics censément incommensurables ? Le caractère a priori très dissemblable de tels domaines d'action rendrait d'autant plus remarquable la similitude formelle des processus constitutifs, dans son exercice à la fois discursif et pratique, de l'entreprise gestionnaire, et d'autant plus instructive la tentative d'en rendre compte de manière unifiée. On pourrait par exemple songer à envisager sous la forme du problème public des thématiques sociales aussi variées que la place des cultes religieux dans l'espace public des démocraties occidentales, la gestion de la ville contemporaine (dont le caractère prétendument durable équivaldrait au caractère censément intelligent de la gestion routière), l'évolution de la collaboration technoscientifique en Europe, etc., et voir dans quelle mesure il est possible d'y déceler des processus et des pratiques formellement identiques à ceux dégagés dans le cas du problème de la circulation. Nous ne pourrions cependant le faire qu'à la condition de garder à l'esprit le fait que cette « expérimentation indirecte », comme dit Durkheim, ne peut revêtir d'autre statut que celle d'une *présomption de parenté* entre plusieurs contextes d'action différents. Etant donné que l'expérimentation « directe » est refusée à la sociologie, mais qu'en outre l'expérimentation « indirecte » est elle-même rendue caduque par le caractère singulier ou non répétitif des phénomènes soumis à la comparaison, la prétention à la généralisation théorique *ne peut reposer que sur la décision de traiter comme équivalents au moins deux contextes non identiques*²¹, mais cette décision est elle-même fondée sur un critère que la comparaison est censée valider a posteriori. Dans le cadre des sciences sociales, cette aporie ne pourra jamais être résolue, mais elle peut être rendue acceptable à la condition d'admettre le caractère présomptueux de la généralisation théorique – le risque de l'oubli ou de la méconnaissance de ce trait indépasseable du raisonnement sociologique étant alors à la mesure de l'ampleur de la concession que feront au sujet des tenants et aboutissants de cette décision les protagonistes de la discipline.

Au delà de l'illusion de science, plus ou moins intense, que procurent dans leur conjonction l'opération de rupture épistémologique et la posture de neutralité axiologique, se pose par conséquent le problème des *conditions de l'observation* d'un objet qui ne serait pas déjà institué par les acteurs. Reprenons cette question évoquée dans une note infrapaginale du chapitre 4 : qu'est-ce qui nous permet, en tant que sociologue, de nous extraire de la gérance et d'échapper à l'assignation déontique qui lui est consubstantielle, c'est-à-dire non plus de concevoir ou évaluer des solutions au problème de la circulation, mais de penser les mécanismes par lesquels les agents nourrissent de telles prétentions ? La

¹⁹ Michel Foucault, « La poussière et le nuage » (1980), dans *Dits et écrits*, op. cit., p.15.

²⁰ Roger Brunet, « L'Europe des réseaux », dans D. Pumain & T. Saint-Julien (éds), *Réseaux urbains en Europe*, Paris, John Libbey, 1996, p.143.

²¹ Jean-Claude Passeron, *Le raisonnement sociologique. L'espace non-poppérien du raisonnement naturel*, Paris, Nathan, 1991, p.368. L'argument qui précède cette citation est également repris à l'auteur (pp.366-370).

réponse est assez simple. Comme les structures institutionnelles de la gérance rendent possible et souhaitable l'exercice de la gestion, la contemplation, détachée de l'urgence - c'est-à-dire de l'obligation - d'agir, trouve ses conditions dans l'existence de l'institution scolastique²². En être membre autorise le sociologue que nous sommes à se retirer du champ spéculaire de la gérance et ainsi à se donner un autre objet que celui visé par cette dernière. Cependant, il ne peut le faire qu'au prix d'un renoncement : celui d'agir sur le problème de la circulation. Dans le cas contraire, c'est-à-dire dans le cas où il le prend en charge au titre de sa connaissance scientifique, son affiliation au collectif d'énonciation routier exigerait à nouveau de lui le partage des structures sémantiques qui lui sont propres²³. C'est en cela que notre démarche peut encore une fois être dite réductive.

Dans ces conditions, quel serait en définitive le *statut de notre discours* ? En tant qu'il est le produit d'une intention institutionnellement générée et encadrée, il ne nous est pas possible d'admettre - contrairement à ce qu'affirment les tenants d'un certain relativisme - que ce discours a le même statut que n'importe quel autre énoncé manifesté par les agents du monde social²⁴. Une telle assimilation rendrait épistémologiquement caduque notre prétention à nous dépêtrer de la sémantique naturelle de ces agents, et donc invaliderait d'un coup l'ensemble de notre démarche. Nous ne pouvons néanmoins considérer notre discours autrement que comme une prétention ; mais cette prétention est d'un type particulier, c'est une prétention savante, c'est-à-dire relative, en ce qui concerne ses conditions d'énonciation et de réception, aux structures du champ académique dont nous avons parlé plus haut. Et, en tant que telle, elle doit assumer les limites qui lui sont inhérentes : incomplétude assumée de son travail puisque, comme l'écrit Simmel, *l'exhaustivité n'est possible pour l'individu que dans un sens subjectif, c'est-à-dire qu'il communiquerait tout ce qu'il aurait réussi à voir*²⁵ ; mais également intempestivité revendiquée de sa production, dans la mesure où le chercheur est ici autorisé à substituer à la prétention gestionnaire, qui vise à faire *quelque chose qui paraît adéquat*, une prétention savante, qui cherche à parler de *ce qu'on sait mal*. Une sociologie lucide ne peut ignorer ces limites, sous peine de manquer ce qui fait l'intelligence de son objet d'étude et de rester enfermée soit dans une approche statique, inattentive aux contenus sémantiques historiquement variables et socialement valorisés qui le constituent comme tel, soit dans une approche normative incluse à l'intérieur même des enjeux pratiques de ce domaine d'objet, qui dictent leur propre pertinence et nourrissent l'évidence de leur propre nécessité.

Comment faire pour écrire autrement que sur ce qu'on ne sait pas, ou ce qu'on sait mal ? C'est là-dessus nécessairement qu'on imagine avoir quelque chose à dire. On n'écrit qu'à la pointe de son savoir, à cette pointe extrême qui sépare notre savoir et notre ignorance, et qui fait passer l'un dans l'autre. c'est seulement de cette façon qu'on est déterminé à écrire. Comblent l'ignorance, c'est remettre l'écriture à demain, ou plutôt la rendre impossible. Peut-être y a-t-il là un rapport de l'écriture encore plus menaçant que celui qu'elle est dite entretenir avec la mort, avec le silence. Nous avons donc parlé

²² Sur les présupposés, les prétentions et les dispositions propres à cette institution, voir Pierre Bourdieu, *Méditations pascaliennes*, Paris, Seuil, 1997.

²³ Nous avons personnellement expérimenté ce « rappel à l'ordre » sémantique. Ayant été pressenti comme « expert » au sujet de la télématique routière susceptible de participer à la table ronde « Automobile et société » organisée dans le cadre congrès mondial de l'automobile de la FISITA tenu en septembre 1998 à Paris, nous avons reçu, comme tous les autres intervenants, une lettre d'invitation qui précisait notamment : « Compte tenu de vos compétences, nous estimons que vous êtes un intervenant particulièrement qualifié pour vous exprimer à la table ronde au cours de la conférence plénière « Automobile et Société » qui se déroulera le mercredi 30 septembre et qui doit véhiculer le message suivant : *L'industrie automobile a profondément transformé nos sociétés. L'automobile est un vecteur de liberté et de mobilité tant des hommes que des marchandises. Elle contribuera à l'avenir à faire émerger de nouvelles sociétés et de nouvelles civilisations.* Accepteriez-vous de contribuer par votre expertise au succès de ce Congrès ? Etant donné la nécessité urgente d'imprimer le programme, nous aurions besoin d'une réponse rapide, ferme et définitive de votre part » (Lettre de Xavier Karcher, Président FISITA 98, Paris, 27/11/97). On ne s'étonnera pas alors : 1/ que nous ayons accepté cette invitation ; 2/ que ce qui fut dit à cette table ronde fut conforme aux topiques classiques sur le sujet ; 3/ que ces topiques se retrouvèrent énumérées dans la synthèse finale du congrès rédigée par Xavier Karcher. L'espace de la pertinence gestionnaire apparaît bien comme fractal, spéculaire et « self-reinforcing » comme dit Clay McShane.

²⁴ Ce qui ne veut pas dire non plus que ce discours n'a pas recours lui aussi au raisonnement naturel ; mais il le fait dans des conditions différentes (Jean-Claude Passeron, *Le raisonnement sociologique*, op. cit.).

²⁵ Georg Simmel, *Sociologie*, op. cit., p.54.

de science, d'une manière dont nous sentons bien, malheureusement, qu'elle n'était pas scientifique.

Gilles Deleuze²⁶



²⁶ *Différence et répétition*, op. cit., p.4.