

## Conclusion

Trois étapes ont constitué notre raisonnement. Il s'est tout d'abord agi de montrer que l'actuel système parisien des déplacements mécanisés, en tant que centré d'une part sur le métro et d'autre part sur la voiture, est devenu dysfonctionnel en raison des évolutions importantes, inverses mais complémentaires, connues par ces deux modes<sup>632</sup> ; et qu'en raison même de l'importance de ces évolutions il est parfaitement illusoire d'envisager pallier ce dysfonctionnement croissant par le recours accru à ces mêmes modes, ce quand bien même ils monopolisent à eux deux l'imaginaire des déplacements parisiens et qu'il paraisse donc ne pouvoir y avoir de solution en dehors d'eux. Parce qu'il est donc inévitable de chercher ailleurs la nécessaire solution au dysfonctionnement toujours plus paralysant (non seulement en termes d'organisation des déplacements mais aussi bien financièrement et sanitaire) du système parisien des déplacements mécanisés, nous avons dans un second temps envisagé la capacité des modes mécanisés autres que le métro et la voiture à se substituer à ces derniers, analyse dont il ressort que seul le vélo représente pour ce faire un candidat valable – candidat d'ailleurs en mesure non seulement (grâce à la vigueur de sa croissance actuelle) de stopper la dégradation jusqu'ici continue du système parisien des déplacements mécanisés<sup>633</sup>, mais plus encore d'en améliorer le fonctionnement étant donnée l'ampleur extrême de son potentiel de report modal<sup>634</sup>. Et, si le vélo représente donc potentiellement la solution au dysfonctionnement actuel du système parisien des déplacements mécanisés, par ailleurs les mesures nécessaires pour que cette possibilité devienne réalité non seulement ne posent pas de difficulté particulière (elles sont aussi bien techniquement que financièrement relativement légères<sup>635</sup>), mais par

---

<sup>632</sup>Entre 2000 et 2020, la fréquentation du métro devrait augmenter de 50%, si par contre l'offre de métro ne devrait elle s'accroître que de presque deux fois moins. Cet accroissement de la fréquentation du métro est largement dû à la chute de la circulation automobile – circulation qui en 1996 était de 55% supérieure au niveau qui est devenu le sien en 2012. *Bilan 2005, op. cit.*, p. 5 et 20 ; *Bilan 2013, op. cit.*, p. 7-8 et 25.

<sup>633</sup>Les déplacements effectués par les Parisiens à vélo représentent déjà en 2010 un tiers de leurs trajets en voiture, et l'on peut estimer qu'entre 2010 et 2020 la circulation cycliste parisienne aura été multipliée d'un facteur 3. *La mobilité en Île-de-France, op. cit.*, p. 4 ; *Le renouveau du vélo en Île-de-France, op. cit.*, p. 3 ; OMNIL, *EGT 2010, op. cit.*, p. 16.

<sup>634</sup>68% des déplacements intéressant Paris sont susceptibles d'être effectués à vélo, de manière intermodale ou non (cf. *supra* p. 121).

<sup>635</sup>Ainsi le coût de l'équipement en vélos de l'ensemble des Parisiens correspond-il au coût annuel des accidents de circulation à Paris ; quant au budget aujourd'hui consacré aux voitures de fonction avec chauffeur de la mairie de Paris, il suffirait à équiper chaque année 40 000 Parisiens d'un vélo (cf. *supra* p. 198 et p. 199).

surcroît offrent cet avantage fondamental que de généralement bénéficier en même temps à ces déplacements non mécanisés qui, dans le système parisien des déplacements, occupent (quoiqu'on le néglige toujours) la première place ; une politique volontariste en faveur du vélo, outre qu'elle ne demanderait pas d'efforts majeurs (autres que de remise en cause de schèmes mentaux par trop profondément établis), bénéficierait donc doublement au système parisien des déplacements, directement parce qu'elle rendrait enfin fonctionnels les déplacements mécanisés, et indirectement parce qu'elle favoriserait l'effectuation des déplacements non mécanisés.

De tels résultats peuvent paraître stupéfiants dans la mesure où, même chez les partisans les plus fervents du vélo urbain, on n'entend jamais dire qu'il serait temps d'adapter l'organisation de la chaussée parisienne au fait que d'ici même pas quinze ans la circulation cycliste y sera plus importante que la circulation automobile. Mais il y a, me semble-t-il, beaucoup plus stupéfiant encore : que de tels résultats ne soient pas savoir commun, ne structurent pas la réflexion collective relative aux déplacements intéressant Paris, et les actions qui en découlent. Car en effet aboutir à ces résultats n'a rien représenté de bien complexe : aucune des données utilisées pour ce faire n'était inédite, et aucun des traitements statistiques qui leur ont été appliqués ne présente la moindre technicité ; tout était donc soit déjà là, soit à portée de main pour n'importe qui, et dans les deux cas de manière particulièrement robuste puisque d'une part les données, issues généralement de collectes de très grande importance, sont parfaitement fiables, et que d'autre part les résultats des analyses statistiques ne souffrent pas plus contestation<sup>636</sup>. Si, alors, ces résultats qui ne devraient être qu'évidents paraissent pourtant stupéfiants, c'est parce que pour les obtenir on a dû rapprocher des données qui ne le sont jamais – ainsi par exemple la baisse linéaire de la circulation automobile avec l'augmentation exponentielle de la circulation cycliste<sup>637</sup>. La seule question pertinente est alors de comprendre pourquoi de tels rapprochements ne sont pour ainsi dire jamais opérés, pourquoi donc il est comme une cécité obligatoire à l'égard de certaines des relations les plus essentielles pour la structuration du système actuel des déplacements à Paris

---

<sup>636</sup>Le coefficient de régression, qui permet de mesurer la robustesse d'une reconstruction statistique, connaît pour valeur minimale 0 et pour valeur maximale 1 ; le plus faible que nous ayons trouvé est de 0.9, ce qui signifie qu'au minimum nos analyses statistiques rendent compte de 90% des données.

<sup>637</sup>Plutôt que de se focaliser, comme le font les *Bilans des déplacements à Paris*, sur la putative « répartition du trafic de surface » et les parts relatives qui y sont celles de ces deux modes, ce qui est ignorer à la fois combien les lieux mêmes de décompte de cette répartition surreprésentent la circulation motorisée, et combien, surtout, lorsque des phénomènes sont avant tout caractérisés par l'ampleur de leur dynamique (comme cela est le cas, quoique pour des raisons inverses, et de la circulation automobile et de la circulation cycliste), il est illusoire de fonder leur analyse sur des chiffres ne représentant qu'un instant donné de leur évolution.

(en tant que système dynamique) : pourquoi tout se passe comme si ces éléments ne sont pas vus non parce qu'il y aurait une volonté de les maintenir cachés (encore une fois, aucune des données sur lesquelles je m'appuie ne sont inédites) mais bien parce qu'ils ne sont en fait pas réellement visibles aux œillères qui structurent notre entendement.

De fait, si nous ne pensons jamais à comparer le potentiel du vélo à celui des autres modes mécanisés, pas plus d'ailleurs qu'à prendre réellement en considération le fait que le premier, et de loin, des modes intéressant Paris est la marche, c'est parce que notre pensée des déplacements, tout particulièrement s'agissant des déplacements dans un lieu tel que le cœur d'une mégalopole, est de part en part empreinte de technicisme. Il ne viendrait à l'idée de personne de sérieux, en effet, d'imaginer que les problèmes considérables que posent de tels déplacements (en termes de concentration des flux, de financements ou d'enjeux sanitaires) puissent être résolus par un objet aussi simple que le vélo – et ce aussi bien et en fait bien mieux que par des systèmes aussi hautement complexes et coûteux que le sont des réseaux de transport ferré souterrain ou des infrastructures autoroutières ; et au mieux accordera-t-on une place secondaire au vélo dans la résolution de ces questions si et seulement s'il prend lui-même la forme d'un système complexe mettant en jeu batteries au lithium, ou bornes à puce et régulation informatisée faisant intervenir moult camionnettes et péniches actionnées par autant d'employés : si le vélo, donc, se fait vélo électrique ou VLS. Et c'est en fait un phénomène beaucoup plus général que le refus viscéral de nos sociétés d'admettre qu'il puisse y avoir à leurs problèmes des solutions simples, comme si ces dernières paraissaient toujours indignes de notre statut de sociétés « développées », et comme si par là était méconnue l'acuité desdits problèmes ; comme si donc nos sociétés, face à l'ampleur de leurs dysfonctionnements, n'admettaient comme réponses valables que celles dotées d'une complexité d'une ampleur similaire.



Vélos dignes<sup>638</sup>



Vélos pas sérieux<sup>639</sup>

On ne saurait toutefois arrêter l'analyse à l'identification de ce schème mental irrationnel, et ce quelle qu'en soit la généralité, dans la mesure où en aucune manière il ne saurait être tenu pour « naturel » – comme l'on sait, en mathématiques, c'est-à-dire dans ce qui constitue le paradigme du savoir moderne, les difficultés les plus ardues n'admettent généralement que des solutions simples, et en tout cas les solutions les plus simples y sont toujours les plus efficaces et les plus prisées. Comme à propos de n'importe quel schème mental, il convient donc bien plutôt de s'interroger sur les structures sociales qui rendent nécessaire une telle fixation exclusive sur le technicisme le plus complexe – et l'on aperçoit alors combien la technomanie de notre société a partie intimement liée avec le caractère capitaliste de son organisation économique, et avec le caractère technocratique (lié) de son organisation politique (« politique » étant à comprendre ici dans le sens large d'exercice du pouvoir, pas seulement public donc). Ce que l'exemple du vélo permet d'ailleurs de parfaitement comprendre. En effet, et tout d'abord, cette organisation spécifique de notre société a pour corollaire, économiquement, le privilège donné aux solutions les plus intensives en capital (parce que celui-ci est inégalement réparti, ce qui assure le contrôle de ces solutions par les dominants) et les plus économes en travail (afin de maximiser le profit retiré de l'investissement de ce capital) – ce qui correspond parfaitement aux systèmes techniques complexes, qu'il s'agisse des transports en commun ou des infrastructures autoroutières, tandis que par rapport à ces exigences le vélo se retrouve lui en porte-à-faux complet. En second lieu, politiquement, ces mêmes systèmes techniques complexes, précisément parce qu'ils sont complexes, appellent une technocratie, dont ils justifient ainsi le pouvoir – qu'il s'agisse des constructeurs et gestionnaires des réseaux, ou des politiques qui en fournissent le financement ; pouvoir technocratique qui avec le vélo apparaîtrait au contraire bien nu dans la mesure où il n'en serait plus en la matière nul besoin, personne n'ayant besoin de quiconque (et encore moins

---

<sup>638</sup>© Bruno La Pom, que je remercie de me permettre de reproduire cette photo : <https://www.flickr.com/photos/bdpommier/3851793245>.

<sup>639</sup>Photo de Nicolas Vigier : <https://www.flickr.com/photos/boklm/3933168797>.

d'une personne dotée d'une qualification technique rare) pour le faire pédaler, tandis qu'en matière de réparations, outre tout ce que l'on peut faire soi-même, un bon vélociste suffit amplement à régler n'importe quelle difficulté. Ainsi donc le vélo se retrouve-t-il en butte à un triple obstacle, dont la manifestation la plus visible est certes d'ordre mental – soit l'incapacité structurelle des « décideurs », mais aussi bien du sens commun, à imaginer qu'une solution aussi simple à la question des déplacements puisse être un tant soit peu à la hauteur des enjeux – mais dont les plus lourds de difficulté, ou plutôt d'impossibilité, sont d'ordre économique et politique. Autant vaut de dire que, face à une cécité qui est le produit des structures mêmes qui organisent la domination dans nos sociétés, aucun argument ne parviendra jamais à être de poids dans la mesure où cette cécité conditionne la reproduction de cette domination.

À argumenter, comme je l'ai fait (fors quelques écarts ici et là), sur la base des données mêmes produites par la technocratie et en respectant les critères de jugement de cette dernière, à argumenter donc sur la capacité supérieure du vélo à concilier coût et vitesse au sein d'un système de déplacements complexe tel que l'est celui de Paris, j'étais ainsi bien loin de me ménager un espace de réception autrement plus large, et donc une efficace plus grande, que ceux que m'aurait valu une argumentation en termes par exemple illichien<sup>640</sup>, dont la pertinence est généralement considérée nulle (et particulièrement par la technocratie) ; et je n'étais donc nullement en mesure, contrairement à ce que je pensais, de contourner cet obstacle du jugement de non-pertinence porté sur les critères qui me paraissent inversement décisifs. L'erreur consistait ici dans le fait d'avoir pris au sérieux les critères technocratiques, de ne pas donc les avoir pris pour ce qu'ils étaient réellement, soit le simple masque idéologique visant à rendre acceptable une domination qui ne pouvait se présenter comme telle (et ce aussi bien pour qui en bénéficie) : à avoir cru en cette prétention de rationalité que porte la technocratie sous couvert de maximisation de l'intérêt commun, là où en fait il n'est de maximisation recherchée que de sa domination. Aussi bien, argumenter en termes économiques n'a pas de sens, du moins pas de sens pour convaincre qui a le pouvoir, lorsque la minimisation des coûts mise en avant bénéficie à tous et passe par la minimisation des profits réservés à quelques uns ; et cette argumentation est d'autant plus dépourvue de sens lorsque par surcroît la solution proposée revient à retirer aux technocrates à qui on la propose le pouvoir dont ils disposent et qui les définit.

Autant vaut de dire qu'à persévérer dans une telle voie, par exemple en passant de l'approche pseudo-technocratique que j'ai menée de la politique

---

<sup>640</sup>« Entre des hommes libres, des rapports sociaux productifs vont à l'allure d'une bicyclette » : Ivan ILLICH, *Énergie et équité*, traduit par Luce GIARD, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Le Seuil, coll. « Techno-critique », 1975, p. 21.

des déplacements<sup>641</sup> à une approche similaire de la politique de l'urbanisme (ceci en raison du fait que cette dernière détermine largement la première), on ne saurait rien gagner, sinon un rejet encore plus fort dans la mesure où, en raison même du fait que l'on prendrait les problèmes plus à leur racine, on s'attaquerait à des mécanismes encore plus vitaux pour la reproduction de la domination capitaliste et de son expression technocratique. Bien sûr, une approche rationnelle des déplacements urbains ne saurait en aucun cas négliger que c'est d'abord la forme urbaine qui détermine les déplacements qui s'y opèrent, et que si donc, comme on l'a vu, à n'aborder la question des déplacements qu'en termes de politique des déplacements le potentiel de transformation est déjà énorme, une politique urbanistique dirigée vers la minimisation des distances de déplacement ne saurait qu'avoir des effets autrement plus importants encore, quoique nécessairement de plus long terme puisque l'on ne peut transformer une structure urbaine aussi rapidement que l'on modifie les formes de déplacement qui s'y déroulent. Mais ce serait là rompre avec toute la politique urbanistique actuelle, c'est-à-dire avec l'affectation quasi exclusive des espaces en fonction de seuls critères financiers, affectation génératrice et de zonation et d'extension infinie des aires urbanisées, génératrice de ce fait de maximisation des distances de déplacement ; rompre donc avec ce marché immobilier qui, dans les économies capitalistes actuelles, des États-Unis des *subprimes* à la Chine au krach immobilier à venir, est l'un des principaux ressorts du profit aussi bien que des crises. Autant vaut de dire que, si déjà il est difficile d'obtenir la création de pistes cyclables, on se retrouve là face à une mission impossible.

Approfondir ma critique pseudo-technocratique en la faisant remonter aux causes des phénomènes initialement étudiés ne saurait donc avoir de sens – pas plus que ne peut en avoir la tentative de réformer l'entendement technocratique en en modifiant les catégories, par exemple en prenant en compte dans les coûts les externalités, ou en passant de l'analyse en termes de vitesse à celle en termes de vitesse généralisée. Parce que la rationalité technocratique n'est jamais qu'une rationalité limitée, puisque intéressée, parce que donc son exercice se limite strictement à la défense et promotion de ces intérêts, le seul comportement qu'il puisse y avoir à son égard est de rompre avec elle – ce qui pose alors la question de la forme de rationalité par quoi on entend la supplanter, la question donc des critères d'entendement et de jugement qu'on vise à lui substituer. L'entendement technocratique, c'est à la fois sa force et son défaut, cherche, pour résoudre les difficultés auxquelles il s'affronte, à les séparer en autant de problèmes distincts, plus aisément traitables parce que de taille plus limitée ; mais s'il lui est ainsi plus

---

<sup>641</sup>Pseudo-technocratique puisque s'il s'agissait de reprendre les critères de jugement technocratiques ce n'était que pour aboutir à un résultat inverse de celui attendu par l'entendement technocratique.

aisément possible d'apporter des solutions sectorielles, celles-ci ne consistent le plus généralement qu'à déplacer les problèmes dans la mesure où elles sont formulées sans prendre en compte les relations qui unissent les divers plans de réalité analytiquement séparés – ainsi une politique urbaine « réussie » (entendre : qui permette la « croissance ») entraîne-t-elle un dysfonctionnement des déplacements (en raison de l'extension et de la zonation spatiales qui l'accompagnent), dysfonctionnement dont la « solution » (entendre : la multiplication d'infrastructures coûteuses de transport motorisé individuel et collectif) génère elle-même des problèmes de santé publique (en termes de pollutions et d'obésité), sans que jamais les responsables de chacune de ces politiques sectorielles considèrent qu'ils pourraient être pour grand-chose dans les difficultés des autres secteurs. Se libérer de cette politique de Gribouille qui consiste à ne résoudre un problème que pour mieux en créer d'autres<sup>642</sup> passe alors par un renversement de l'approche qui, plutôt que de sectorialiser les problèmes, serait soucieuse de toujours penser le lien entre telle réalité concrète posant problème et les structures les plus générales qui, *in fine*, en rendent exhaustivement compte, ceci afin de faire porter son action sur ces dernières, suivant une logique qui privilégie le préventif au palliatif, vise non pas à résoudre les problèmes mais à les empêcher d'apparaître. Une approche, donc, qui parce qu'elle prend les problèmes à leur racine est en mesure de les traiter sans la débauche de moyens requise lorsqu'au contraire, comme dans l'approche technocratique, l'on ne s'y attaque que lorsqu'ils ont métastasé dans tout un ensemble d'ordres de réalité distincts – parce que cette multiplication est aussi bien celle des sources de profit.

Que signifierait, alors, une telle approche dans le cadre qui nous intéresse ici, soit celui de l'usage du vélo ? Que, précisément, la question s'en trouve radicalement déplacée puisqu'elle n'est plus tant celle du vélo que du monde dans lequel on en fait : de la capacité de ce monde à générer une envie de le parcourir et non pas seulement de s'y déplacer (c'est-à-dire d'y aller d'une place à une autre, qui seules font sens, le déplacement entre elles n'étant que strictement utilitaire), de la capacité donc de ce monde à générer autre chose que la simple volonté de le traverser aussi rapidement que possible, et en fait de le fuir ; question qui comporte elle-même deux volets, puisque le problème ici n'est pas seulement celui des propriétés du monde objectif mais aussi bien de la façon dont nous les percevons, n'est pas seulement donc celui de l'empreinte de notre société sur ce qui nous environne mais en nous-

---

<sup>642</sup>Ce qui n'est certes pas dépourvu d'une finalité profonde dans la mesure où de tels problèmes, à travers leur « résolution », sont toujours transformés en moyen de profit – aménagement urbain, construction et exploitation des grandes infrastructures de transport, et traitement médical, sont ainsi autant de vaches à lait de notre société. Le capitalisme technocratique ne survit finalement que grâce aux problèmes qu'il engendre.

mêmes aussi bien : car ce n'est pas seulement dans notre monde qu'il est tant de merde, mais aussi bien dans nos têtes. Il n'est finalement de vélo réellement possible que dans un monde qui vaille pleinement la peine d'être vécu, un monde qui ne se défigure pas lui-même ni ne nous aliène ; seul en effet un tel monde fait de la lenteur du vélo un atout, puisqu'elle seule permet de réellement éprouver ce monde.

Mais, à élargir ainsi la question – puisque le problème donc n'est plus tant de rendre cyclable notre monde que de rendre vivable notre monde –, ne fait-on pas disparaître la question même du vélo (avec ses implications pratiques, et les engagements qu'elle entraîne), au profit d'une perspective certes pertinente mais tellement générale qu'elle est difficile à transformer en action ? Nullement, si l'on veut bien voir que le fait de resituer la question du vélo dans une perspective plus générale ne revient pas à lui substituer cette dernière, mais à en transformer le sens. En effet, alors que dans l'approche pseudo-technocratique c'est le vélo lui-même, la cyclabilité de la ville, qui représente le but (suivant en cela le prurit sectorialisant de l'entendement technocratique), il n'est désormais plus que moyen – et c'est cette transformation qui, loin de faire disparaître le vélo comme centre d'intérêt, au contraire est seule en mesure d'en révéler le plein potentiel puisque, tandis qu'il ne s'agissait jusqu'alors que de régler un problème de déplacements, désormais en cherchant à rendre la ville formellement cyclable on vise avant tout à la rendre vivable (et en retour c'est en la rendant vivable qu'on la rendra réellement cyclable). Par surcroît, l'effet d'une action centrée sur la promotion du vélo ne s'arrête nullement à cette conséquence directe : parce que le vélo est à rebours de tant des valeurs qui structurent notre société (il est lent ; parce qu'il est simple il ne coûte pas cher, on le répare soi-même, et il n'est à peu près jamais besoin de le remplacer, toutes raisons qui en font le moyen de notre autonomie ; il nous fait éprouver la réalité de notre corps, des saisons et de la géographie, plutôt qu'un monde virtuel et aseptisé), il recèle la capacité (qui n'est cependant qu'une capacité) d'opérer comme un levier transformateur à propos de bien d'autres choses que les seuls déplacements – notre rapport au temps, à la technique, et à la matérialité de l'existence, notre rapport aussi à notre capacité à satisfaire nous-mêmes nos propres besoins plutôt que de passer pour cela par des médiations sociales complexes qui nous dominent. Si le vélo ne disparaît donc nullement dans le mouvement même par lequel on l'intègre dans une interrogation autrement plus large – et en fait dans l'interrogation la plus large qui soit – c'est parce qu'il possède cette capacité à être un objet proprement politique, capacité qu'il partage certes avec d'autres choses (telles, par exemple, que le logiciel libre) mais qui plus encore le distingue de la plupart d'entre elles. Et si, au contraire, il est quelque chose qui fait disparaître le vélo dans son plein potentiel, c'est bien son intégration technocratique – certes peu fréquente, mais dont il est néanmoins des occurrences (on peut par exemple penser à l'Europe du nord) ; intégration technocratique qui ne fait fonctionner le vélo

que comme maximisation du compromis entre coût et vitesse, et qui ainsi le transforme en un simple moyen de reproduction d'un monde proprement invivable<sup>643</sup>.

\*

Le – long – détour par une approche pseudo-technocratique de la question du vélo s'avère *in fine* fructueux, et ce tout d'abord parce qu'il a permis de mettre à nu l'impensé de l'entendement technocratique : de le faire apparaître non pour ce qu'il prétend être (la rationalité en action) mais pour ce qu'il est (une rationalité limitée à la reproduction de la domination capitaliste) ; dévoilement qui donc, pour être mené à propos de la seule question du vélo, n'en possède pas moins une valeur beaucoup plus générale. Or un tel dévoilement à la fois oblige à et permet de passer à un autre régime d'entendement : oblige, parce que l'entendement technocratique s'écroule tel un château de cartes truquées, et permet, parce que l'on est désormais parfaitement armé (s'agissant du vélo) pour répondre aux objections de l'entendement technocratique, objections par contre par définition intraitables par un autre régime d'entendement, et face auxquelles donc toute tentative d'ébaucher un autre régime d'entendement se retrouve démunie, et ainsi plus ou moins condamnée (à ne convaincre que les convaincus)<sup>644</sup>. Pour le dire autrement, ce n'est que lorsque l'on s'est mis en mesure de démontrer qu'il est toutes les raisons « économiques » du monde à viser un système parisien des déplacements où la part des modes non motorisés serait écrasante, que l'on peut écarter d'un revers de main les objections technocratiques à la promotion de la lenteur comme valeur, tant désormais la

---

<sup>643</sup>Invivable fors, donc, l'organisation qui y est celle des déplacements, ou plus exactement d'une partie seulement d'entre eux. Les Pays-Bas, pour être le pays d'Europe où la pratique du vélo est la plus développée, n'en restent en effet pas moins l'un des pays connaissant les niveaux de pollution atmosphérique parmi les plus élevés d'Europe : « Dutch air pollution among worst in Europe », *NRC*, 21/11/2008.

<sup>644</sup>Et il est parfaitement illusoire de faire valoir que l'entendement technocratique ne serait pas mieux armé pour faire face aux objections à lui posées par un autre régime d'entendement, parfaitement illusoire donc de prôner en la matière une approche refusant toute concession à l'entendement technocratique : car ce serait simplement ignorer que les deux entendements ainsi confrontés n'ont rien de comparable puisque l'un d'entre eux dispose pour lui de tout le poids du sens commun, à lui conféré par sa congruence avec les structures sociales qu'il contribue à reproduire, tandis que de par sa discordance même avec ces structures l'autre entendement n'apparaît immédiatement que comme absurde. À ne vouloir considérer que l'égalité formelle entre les deux formes d'entendement, à condamner donc comme renforcement de l'entendement technocratique toute argumentation menée dans d'autres termes que ceux de l'entendement qui le remet en cause, on se condamne en fait à être incapable de réellement menacer la domination réelle de l'entendement technocratique.

promotion technocratique de la maximisation du compromis entre coût et vitesse n'apparaît plus que comme un cruel jeu de dupes.

Mais ce n'est pas seulement que l'approche pseudo-technocratique s'avère ainsi particulièrement, quoique indirectement, utile, c'est aussi bien qu'elle est franchement ludique tant il est amusant de retourner un discours – et particulièrement un discours aussi sûr de lui et emprunt de sérieux que l'est le discours technocratique – contre lui-même. Il ne saurait donc être que bénéfique de mener à propos d'autres objets que le vélo la déconstruction du discours technocratique par lui-même qui a pu être opérée à propos du vélo ; mais à une condition toutefois, condition impérative : que ne soit, ce faisant, jamais perdu de vue que l'objectif n'est jamais vraiment d'argumenter auprès de la technocratie, dans le vain espoir de la convaincre de son erreur (puisque'elle n'en est en fait pas une dans la mesure où elle se guide non sur la rationalité mais sur une rationalité limitée), mais simplement d'être en mesure de la contrer (et de la plus humiliante aussi bien que de la plus efficace des façons : en l'obligeant à se flageller elle-même). Car, à oublier cette condition, à se laisser donc prendre au jeu (intellectuellement amusant, quoique fondamentalement limité) du discours technocratique, et plus largement du pouvoir technocratique, on ne se prépare que désillusion et découragement, d'autant plus grands et désespérants que, certain d'être dans son bon droit intellectuel, on sera incapable de comprendre les raisons de cet échec à convaincre le pouvoir technocratique par le recours à son entendement même ; et l'on peut certainement considérer comme l'une des plus efficaces des ruses de la raison technocratique dans la démobilisation de ses opposants cette invitation toujours répétée à participer à un jeu où la victoire leur sera aussi structurellement déniée qu'elle ne cessera de leur paraître comme à portée de main. Ce n'est donc jamais que dans le cadre d'une stratégie de rupture, stratégie beaucoup plus large impliquant le passage à un autre régime d'entendement, que l'on saurait reprendre efficacement à son compte le discours technocratique – dans le seul but de le faire implorer, et avec lui la société qu'il porte et qui nous écrase. Alors, et alors seulement, l'on sera en mesure d'avoir des choses une approche réellement sérieuse, au sens du « grand sérieux » de Nietzsche et non de la grise parodie que donne de ce terme qu'elle croit incarner au plus haut point la technocratie, parodie tout entière faite d'ennui borné et vindicatif, et qui n'est finalement rien sinon l'absolue réalisation du divertissement pascalien<sup>645</sup>.

---

<sup>645</sup>Friedrich NIETZSCHE, *Die fröhliche Wissenschaft*, 2<sup>e</sup> éd., Leipzig, 1887, p. 332-333.