

La vitesse : enjeux politiques

●●● **Michel-Maxime Egger**, *Pully*

*Diacre orthodoxe, président de la fondation
« Diagonale - Pour un réenchantement du monde »*

Quel est, dans un ascenseur du monde développé, le bouton le plus usé ? Celui de la fermeture des portes. Une impatience qui en dit long sur nos sociétés pressées et hyperactives, au même titre que nos grognements quand une page web met quinze secondes à s'afficher. Du TGV aux microprocesseurs supersoniques, en passant par le four à micro-ondes et en attendant les nanotechnologies qui multiplieront par un million les performances de nos ordinateurs, nous sommes obsédés par la vitesse et la productivité. Toujours plus, toujours plus vite. Jusqu'à l'absurde.

Paradoxalement, plus les moyens technologiques nous font objectivement « gagner » du temps, plus celui-ci semble subjectivement nous manquer ou nous filer

entre les doigts. Nous sommes débordés, *surbookés*, sans cesse en train de courir après le temps, de faire deux ou trois choses simultanément : manger en regardant la télévision, téléphoner en conduisant, converser en consultant ses mails. Plus le tempo de nos activités s'accroît, plus leur volume s'accroît, et plus elles se morcellent, s'entrecoupent les unes les autres dans une arythmie généralisée.

Dans les entreprises, soumises aux flux tendus, aux fluctuations des cours boursiers et à une concurrence mondiale impitoyable, ce « syndrome de Chronos » est encore plus marqué. Il se répercute sur l'ensemble du corps social et sur les individus malades du temps, ainsi qu'en témoignent la prolifération des dépressions d'épuisement et la consommation de tranquillisants.

Jusqu'où ira-t-on ? « Si nous continuons ainsi sur la voie de l'accélération technologique, la terre et ses bactéries vont bientôt sourire de nous comme d'une folie passagère de l'évolution », ironisait le biologiste Stephen Jay Gould.

Comprendre, résister

Comment en est-on arrivé là ? Si nous voulons résister et changer tant soit peu le cours des choses, il faut d'abord essayer de comprendre. Saisir comment ce monde à grande vitesse s'est formé au

société

Indissociable de la quête du pouvoir et de la richesse, la vitesse est constitutive de l'histoire de nos sociétés. A l'heure d'Internet et bientôt des nanotechnologies, elle atteint aujourd'hui une limite qui met en jeu le devenir même de l'être humain et du monde. Pour éviter la catastrophe qui nous menace, il nous faudra plus que l'aménagement d'îlots de lenteur. Nous avons besoin d'une véritable « économie politique de la vitesse ». Parcours avec le philosophe et urbaniste Paul Virilio.¹

1 • Professeur émérite à l'École spéciale d'architecture à Paris, Paul Virilio est devenu en 1990 directeur de programme au Collège international de philosophie. Spécialiste des questions stratégiques concernant les nouvelles technologies, il a publié de nombreux ouvrages et essais et a collaboré à plusieurs expositions, comme *La Vitesse* (1991), mise en place par la Fondation Cartier pour l'art contemporain. Il dirige depuis 1974 la collection « L'espace critique » aux éditions Galilée et il a été membre du comité de direction de la revue *Esprit* de 1969 à 1977 et des comités de rédaction des revues *Causes Communes* et *Traverses* (Centre Georges Pompidou) de 1975 à 1984 (n.d.l.r.). Pour en savoir plus sur Paul Virilio et ses ouvrages, voir le site de la fondation Diagonale dont Paul Virilio est l'un des parrains : www.fondationdiagonale.org.

société

fil des siècles. C'est ce à quoi Paul Virilio, philosophe, architecte et urbaniste, s'est attelé depuis une trentaine d'années. Né en 1932, « enfant du Blitzkrieg », croyant, il n'a eu de cesse d'étudier le rôle de la vitesse dans l'évolution de nos sociétés, les périls et les risques d'accidents - de « chute », aux sens littéral et théologique du terme - dont les inventions technologiques sont porteuses.

Son but n'est pas de jouer les Cassandre mais de « remettre les pendules à l'heure » en démystifiant l'euphorie de la vitesse et en montrant la face cachée du progrès technique et des croyances qui l'accompagnent. « On n'a pas encore compris à quel point la création de vitesse et la soi-disant maîtrise du temps étaient une production de pouvoir qui échappait à l'homme »,² déclare-t-il. Vision « apocalyptique » ? Sans doute, mais au sens étymologique où ses analyses font œuvre de

« révélation ». Lui-même d'ailleurs se dit un « révélationnaire » plutôt qu'un « révolutionnaire ».

Selon Virilio, « le monde n'est pas sphérique, mais dromosphérique », du grec *dromos*, qui signifie course. Toute société est donc, en ce sens, une « société de course ». Deux grandes révolutions ont contribué à l'augmentation de la vitesse : celle des transports au XIX^e siècle - avec la révolution industrielle qui a donné naissance au chemin de fer, à l'automobile et à l'avion - et celle des transmissions au XX^e siècle. A partir de l'instant où - avec l'invention du moteur, moyen mécanique de produire de la vitesse - « la société est entraînée vers la mise en œuvre d'une vitesse industrielle, on glisse très insensiblement de la géopolitique à la chronopolitique ». Pour arriver, aujourd'hui, à la cyberpolitique, avec le passage des vitesses relatives (de l'animal et de la machine) à la vitesse absolue des télécommunications, celle des ondes et de la lumière.

L'arrivée des transmissions instantanées et du monde virtuel, délesté du poids de la matière, a généré une nouvelle accélération exponentielle. « Il y a là une véritable rupture. Une limite est atteinte, qui réduit le monde à rien », estime Virilio.

Vitesse et pouvoir

Quels que soient les rôles divers qu'elle peut y jouer, la vitesse est donc constitutive de l'histoire des sociétés. Elle est d'abord synonyme de pouvoir. Une belle illustration en est la figure du pharaon, avec ses deux mains croisées sur la poi-

Paul Virilio



2 • Les citations de **Paul Virilio** sont tirées d'un long entretien que j'avais réalisé avec lui en 1992, ainsi que, principalement, de *Cybermonde, la politique du pire*, Textuel, Paris 1996, 108 p., et de *La Vitesse*, Flammarion/Fondation Cartier, Paris 1991.

trine : dans l'une, il tient le fouet qui sert à accélérer le char de combat ; dans l'autre, un crochet pour freiner en retenant les rênes.³ De l'antiquité à aujourd'hui, c'est par la vitesse des moyens de transport et de transmission que l'homme a gagné des guerres et contrôlé des territoires. « Ce ne sont pas ceux qui travaillent la terre - qui sont à demeure enracinés dans le sol - qui possèdent le pouvoir, mais ceux qui peuvent la parcourir à plus ou moins grande vitesse. » D'où la puissance des héros équestres, célébrée par le mot illustre de Richard III : « Mon royaume pour un cheval. »

La chevalerie va servir à conquérir et dominer le monde, jusqu'à l'invention de l'artillerie, la vitesse du projectile faisant alors la différence. Puis viendront les voiliers et les navires, armes des grandes républiques maritimes (Athènes, Venise, Gênes) et des futurs empires coloniaux (Angleterre et France). Acquérir plus de vitesse, c'est contrôler des espaces plus vastes. Suivront le chemin de fer, l'avion, les satellites et Internet, né dans les antres du Pentagone...

Le pouvoir, cependant, est indissociable de la richesse, laquelle à son tour est inséparable de la vitesse. Ce n'est pas un hasard si les premiers banquiers romains étaient des chevaliers et si l'un des plus grands financiers du Moyen Âge, Jacques Cour, a inventé le pigeon voyageur. Celui-ci est, selon Virilio, l'ancêtre du courtier : en faisant circuler lettres, billets et informations à travers l'Europe, il a permis de faire fructifier le capital. Car l'argent pro-

duit de l'argent en circulant. Et plus il circule vite, plus les profits sont grands. Et plus il se dématérialise - pour n'être aujourd'hui plus qu'une impulsion électromagnétique - plus il circule rapidement. « Ce sont la vitesse du pigeon et la rapidité du messenger qui font le bénéfice. La monnaie électronique n'est que la continuation du pigeonnier », déclare Virilio. On peut ajouter à cela, au Moyen Âge toujours, l'invention de l'horloge mécanique qui découpe le temps en unités horaires chiffrées. En se substituant aux clochers des églises, qui rythment la journée selon les offices et la ronde saisonnière du jour et de la nuit, l'horloge donne naissance à un temps sécularisé, linéaire et métrique, pour répondre aux exigences de la société urbaine et de la bourgeoisie marchande en formation.

Le coursier, le pigeon voyageur et l'horloge constituent donc les éléments structurants du capitalisme naissant et de sa logique productiviste, immortalisés par la devise de Benjamin Franklin : « Time is money. » A partir de là, le temps va devenir une valeur marchande, et sa maîtrise un avantage concurrentiel décisif. Son accélération et sa densification par les inventions technologiques feront le reste. Jusqu'au casino planétaire et au marché globalisé actuels, sur lesquels le soleil ne se couche plus et où les transactions, le plus souvent virtuelles et spéculatives, se déroulent en temps réel, à la vitesse de la lumière.

Pertes multiples

Virilio le rappelle à l'envi : « Il n'y a pas d'acquis technologique sans perte au niveau du vivant, du vital. » L'ascenseur fait perdre l'escalier, l'automobile la marche à pied, l'e-mail la lettre. Chaque gain en matière de vitesse procure des avantages, mais provoque aussi des change-

3 • Il s'agit là de l'interprétation de Virilio, répétée à plusieurs reprises dans son œuvre, lorsqu'il évoque l'image de Toutankhamon. La version classique est différente : les pharaons sont souvent représentés en Osiris, serrant sur leur poitrine la crosse et le flagellum (fouet), symboles du maître des royaumes des morts ; pharaon, assimilé au Dieu, devient le berger de son peuple qu'il protège de son fouet et guide à l'aide de la houlette (n.d.l.r.).

ments et des pertes, plus ou moins irréversibles.

Tout d'abord, la vitesse croissante des moyens de transport et de communication a changé radicalement notre perception de la réalité. A l'évidence, on ne voit pas le monde de la même manière à pied, à cheval, à bicyclette, en automobile, en avion ou en surfant sur Internet. Plus nos déplacements dans le temps et l'espace s'accélèrent et se dissocient de notre corps, plus notre vision de la réalité s'aplatit, rendant plus difficile toute mise en perspective des choses. Nous devenons « les spectateurs d'un monde vu de nulle part ». D'où la question suivante, soulevée par Virilio : sur quel horizon de perception et de réflexion viennent s'inscrire ces informations qui nous arrivent en masse et toujours plus vite par les médias, Internet et nos téléphones portables ? « Le "réel" est-il vraiment cet empilement et ce télescopage d'images et de messages, où l'un chasse l'autre sans que rien ne fasse vraiment sens pour nos yeux et nos neurones surinformés et sursaturés ? Ce n'est plus le passage du monde clos à l'univers infini, mais le saut d'une perception cohérente et sensée à un monde éclaté. »

Pour Virilio, la folle accélération des transports et des transmissions est donc synonyme de pertes multiples, profondément imbriquées. Perte d'abord du volume du temps historique et de la multiplicité des temps locaux, au profit d'un présent mondialisé unique, d'une culture de l'urgence permanente et de l'hyperréactivité immédiate (symbolisée par le téléphone portable). Or, comme le déclare le sociologue Dominique Wolton, « l'instantanéité nie la valeur du passé et tue l'utopie. Dans un temps sans scansion, il n'y a plus d'avenir. »

Le « tout, tout de suite » a rendu l'attente insupportable et remplacé la lente cristallisation de l'expérience qui forme le tissu de l'histoire, laquelle « ne se fait plus qu'au présent ». Tocqueville, au milieu du XIX^e siècle, nous avait déjà mis en garde : quand le présent est à lui-même son propre horizon, « quand le passé n'éclaire plus l'avenir, l'esprit marche dans les ténèbres ».

Perte ensuite de l'espace-monde réel et de la plénitude du parcours qui en permet l'expérience plénière. Si la vitesse a contracté le temps, elle a aussi réduit les distances au profit d'une ubiquité hors sol, sans ligne d'horizon. « Jadis, le voyage comprenait trois étapes : le départ, le trajet et l'arrivée. Aujourd'hui, l'arrivée généralisée a dominé tous les départs. Or, en perdant le trajet, je perds le corps de la terre et mon corps propre », estime Virilio. « Plus je vais vite au bout du monde, plus j'en reviens vite et plus ma carte mentale se rétrécit. » D'où la menace de ce qu'il nomme le « grand enfermement ». « Avoir dans la tête une terre réduite. Une terre constamment survolée, traversée, violée dans sa grandeur nature et qui, par là même, me détruit, moi, l'homme-planète qui n'a plus conscience d'une étendue quelconque. »

Une affaire politique

Finalement, ce qui est en jeu avec l'évolution de la vitesse, c'est le devenir de la démocratie. « Les vitesses relatives du bateau, du train, de la voiture ou même de l'avion pouvaient encore être démocratisées, partagées avec la population. En revanche, est-ce qu'on peut démocratiser la vitesse absolue qui met en œuvre les attributs mêmes du pouvoir absolu, quasi divin : l'ubiquité, l'immédiateté, l'omnivoyance ? Comment inventer une démocratie du temps réel à visage humain,

quand les messages circulent si rapidement, qu'ils émanent des superpuissances, des états-majors militaires, des groupes financiers ou des nébuleuses terroristes ? La démocratie est solidaire, elle n'est pas solitaire, et l'homme a besoin de réfléchir avant d'agir. »

Or réfléchir - qui plus est collectivement - demande du temps et de la distance. Prendre en commun une décision suppose de partager le temps de la décision. Quand ce temps est trop court, il n'y a plus de partage possible. Comment, pris dans ce tourbillon informationnel et cette accélération des réseaux et de la finance, assurer ce temps et cette distance nécessaires à la démocratie ?

On le voit. L'éloge de la lenteur, l'appel à ralentir, à mieux habiter le temps ne sont pas qu'une nécessité spirituelle, une question de bien-être personnel, d'hygiène mentale et corporelle. C'est aussi une affaire politique. L'enjeu est rien moins que la résistance à un système qui est en train de mettre en péril le devenir même de l'être humain et du monde. Comme le dit Virilio, « la vitesse atteint aujourd'hui une limite qui est l'homme lui-même. Elle menace l'humanité d'un accident majeur, global : l'embouteillage du mur du temps. »

Cet accident n'est pas fatal. Mais, pour l'éviter, il nous faudra plus que l'aménagement d'îlots ou de parenthèses de lenteur. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une nouvelle conscience et intelligence collective ainsi que d'une véritable « économie politique de la vitesse ». Cela suppose notamment de prendre du recul, d'opérer une critique fondamentale des dimensions totalitaires de la technique,

d'oser dire non et surtout de reposer la question du sens. Car, comme l'écrit André Burguière,⁴ il se pourrait bien que, « sous le besoin moderne de gagner du temps, d'en occuper tous les instants, d'en accélérer le rythme, faute de pouvoir en étendre la durée, perdurent la hantise de la mort et l'inguérissable désir d'immortalité. »

Ajoutons à cela la nature particulière - aux confins de l'immatérialité, de l'ubiquité, de l'omnivoyance et de l'instantanéité - des expériences que nous offre la vitesse absolue des nouvelles technologies, et nous comprendrons mieux l'injonction de Virilio : « Pour y comprendre quelque chose, il est temps de relire les mystiques. »

M.-M. E.

4 • « Le temps des marchands », in *Génération vitesse, Le Nouvel Observateur*, Hors série n° 43, Paris mars-avril 2001.