

Table des matières

Avant-propos	7
1. Entraînement	15
I.....	15
<i>Vitesse et technique</i>	16
<i>Règne et catastrophe</i>	18
<i>Logique de l'accélération et réduction</i> <i>idéalisante du temps social</i>	22
II.....	26
<i>Vitesse et perception</i>	26
<i>Temps idéalisé, temps vécu</i>	28
<i>Le ralentissement technique</i>	32
<i>La constante du sentiment d'accélération</i> <i>L'histoire de la vitesse : constantes du sentiment</i> <i>d'agitation et du sentiment d'errance</i> .	36
<i>Fulgurance animale et temps social</i>	39
<i>Au commencement était la vitesse</i>	42
III.....	44
<i>Découverte et fixité</i>	44
<i>Vitesse de l'invention</i>	45
<i>Le devenir et la déterritorialisation</i>	47
<i>Le problème de l'expérience</i>	51
<i>Entre-deux-temps et contretemps</i>	54
<i>Vitesse créatrice, vitesse inventive</i>	55
<i>Conclusion</i>	59

2. Découpages et trajets (Rousseau)	61
<i>Le passage en ville.....</i>	62
<i>Attraction et dégoût.....</i>	64
<i>Circulation et répartition.....</i>	67
<i>Géométrie et géographie.....</i>	69
<i>Inégalité et égalisation dynamique</i> <i>de l'espace</i>	72
<i>L'intensif et ses lignes.....</i>	74
 3. De la seconde allure de l'homme (Rousseau)	77
I. PARESSE ET VITESSE : L'HOMME À L'ÉTAT	
DE NATURE	78
<i>Le temps d'une vision</i>	78
<i>L'indolence et le sens du danger</i>	82
<i>L'art de la fuite, entre nature et civilisation</i>	86
II. COURIR AVEC LES AUTRES	92
<i>Achille et le petit chevalier.....</i>	92
<i>La course d'Émile</i>	96
<i>La course d'Émile et de Sophie</i>	100
<i>La course avec Sophia et la course</i> <i>contre le temps.....</i>	108
 4. Remarques encyclopédiques et vitesse du système (Hegel)	115
I. L'ORIGINE DES REMARQUES.....	120
<i>Système écrit et parole transcrite</i>	120
<i>L'exotérique</i>	121
<i>L'extérieur de l'Encyclopédie :</i> <i>la Phénoménologie</i>	123
<i>Les préliminaires du système : préfaces</i> <i>et introductions</i>	126
<i>L'extérieur du système : la genèse de</i> <i>l'Encyclopédie et les autres Encyclopédies</i>	129
II. LES ORDRES DES REMARQUES	136
<i>L'ordre du concept : détails, vues d'ensembl</i> <i>et exemples.....</i>	136

<i>L'ordre de la représentation : du blocage au supplément</i>	144
<i>L'ordre des sciences particulières</i>	150
<i>L'ordre de l'histoire de la philosophie</i>	156
<i>L'ordre des renvois</i>	158
<i>Conclusion</i>	162
5. Déplacement (Derrida)	163
I. ANALYSE ET DÉCONSTRUCTION	164
<i>De l'analyse à la psychanalyse</i>	168
<i>La déconstruction comme déplacement</i>	172
II. LE DÉPLACEMENT ET L'AUTRE NOM	
DE LA LIBERTÉ	173
<i>La paralysie</i>	174
<i>La lettre manquante</i>	176
<i>Le Principe postal et la dissémination</i>	179
<i>Déplacement et délassement, responsabilité et liberté</i>	182
6. Pas de course : déconstruction et vitesse de la politique (Derrida)	189
I. CONTRE LA VITESSE EN POLITIQUE ?	190
II. LES PISTES DE LA DÉCONSTRUCTION	196
III. LES SCÈNES DE LA DÉCONSTRUCTION	199
7. Mélodrome – le théâtre de Novarina	209
<i>L'homme passe vite l'homme</i>	211
<i>Drame de l'espace-temps</i>	213
<i>Lettre V</i>	220
<i>Les figures</i>	227
<i>De la vie brève</i>	228
<i>La technique dépassée par la parole</i>	233
<i>Renversement, chute, fin</i>	243

Avant-propos

Une conviction circule entre nous : tout va de plus en plus vite. tout va trop vite.

Il faut interroger cette conviction exprimée dans ces formules qui semblent aussi vraies l'une que l'autre. Est-il seulement possible d'affirmer ce qui semble l'être ici deux fois, à savoir que *tout* va vite ? La vitesse ne concerne au sens strict que le temps mis à parcourir une certaine distance. Il est vrai que ce temps s'est considérablement réduit grâce aux progrès techniques des deux derniers siècles : nous circulons nous-mêmes de plus en plus vite, et les informations ont atteint la vitesse de la lumière. Cette vitesse, que nous n'expérimentons que de temps en temps, persiste au-delà d'elle-même telle une impression de roulis et fusionne avec une appréhension du temps (quotidien, social, politique, historique) qui ne nous quitte pas. Nous en venons à penser que le temps passe plus vite, sans considérer que la vitesse ne se mesure que dans le temps *et* l'espace. Ainsi, même si la vitesse est à la fois d'ordre physique, technique et historique, il n'y a rien de plus étrange que cette tendance à attribuer une vitesse à tout, c'est-à-dire à tous les champs de l'expérience. L'impression générale de vitesse pose donc avant tout la question de la généralité d'une

impression : celle-ci est d'un côté une idée confuse qui demande à être analysée ; mais en même temps, l'analyse ne doit jamais perdre de vue que la vitesse s'imprime effectivement en nous, qu'elle effleure notre vie et nous échappe, et que cette échappée doit faire sens. C'est à partir de cette exigence de sens que naît une approche spécifique de notre manière de vivre le temps, c'est-à-dire aussi de le vivre dans l'espace, dans le franchissement des distances. Et tout aussi bien, cette exigence implique une certaine approche du sens de la technique, car l'ordre de l'accélération semble ici prendre le pas sur celui de la transformation de la matière ou de la nature.

De là reprenons la double formule qui semble convenir à cette conviction générale : « tout va de plus en plus vite », « tout va trop vite ». L'une constate une accélération, l'autre un excès. Entendues ensemble, elles semblent nous dire que la vitesse a franchi le seuil de l'intolérable ou de l'invisible. Dans l'histoire des techniques de transport, ce seuil a toujours été fixé par décret, de l'interdiction du galop en ville jusqu'aux limitations de vitesse du code de la route, et l'on retrouverait de telles exigences dans bien d'autres domaines. Cependant, rien ne permet d'affirmer qu'il existe d'une manière générale un tel seuil. À vrai dire, nous le verrons, ce dernier est absolument *introuvable*. L'impression générale d'un excès de vitesse a toujours été présente. Comme elle est d'emblée hyperbolique, elle n'augmente pas ; comme elle est de l'ordre du rejet de la vitesse, elle n'évolue pas, et ne laisse supposer aucune faculté d'adaptation à l'accélération. Dans la mesure où le seuil de la vitesse tolérable est introuvable, nous ne pouvons même voir en lui celui de la modernité. La critique stoïcienne de l'agitation des insensés dévoile déjà l'impression d'une presse inutile. Cela ne veut pas dire que rien ne change, que le sens à donner à la vitesse est toujours le même.

Au contraire : entre l'agitation finie de l'Antiquité et la loi infinie de l'accélération (maintenant limitée, cependant, par la vitesse de la lumière) se glisse une conception moins abrupte, plus problématique, de ce qu'est la modernité, comme pensée de la finitude de l'homme face à la quasi-infinité de la vitesse.

Cette finitude, on la pense alors souvent sur le mode de l'arrivée imminente d'une catastrophe. C'est la preuve que la peur de la vitesse, ou ce seuil introuvable où commence son excès, est ce qui la fait s'étendre sur tout, comme si elle allait tout détruire. La pensée de la vitesse semble alors indissociable d'un culte distant, d'une fascination négative orientée vers une dérive soudaine individuelle et collective et qui caractérise des écrivains aussi différents que Paul Morand ou Paul Virilio. Ce qu'il y a alors d'étrange dans cette dérive, c'est qu'elle a déjà eu lieu (la vitesse atteinte est toujours déjà trop élevée) et n'a pas encore eu lieu (le vrai danger de la vitesse reste à venir). C'est pourquoi les pensées de la vitesse occupent une place singulière dans les pensées de l'événement : elles sont en attente de ce qui arrive, mais de ce qui arrivera si vite que déjà, cela ferme l'horizon. Or d'une véritable pensée de l'événement, il faut attendre plutôt une ouverture de l'horizon. Ainsi une catastrophe (telle celle de la centrale de Fukushima-Daiichi, indissociable de l'utilisation technique de la vitesse des atomes) ne met fin au monde que dans les titres de presse du lendemain : comme catastrophe, elle s'inscrit bien plutôt dans l'espace et dans le temps et se feuillette en événements hétérogènes (explosions, lutte pour le contrôle du réchauffement, dispersion du nuage atomique, durée de contamination...) dont les rythmes se comptent en fractions de secondes, mais tout aussi bien en semaines, en décennies.

La fermeture de l'horizon aveugle sur l'avenir

mais tout aussi bien rejette ces pensées habituelles de la vitesse dans un passé qui est aussi un impensé : celui de la bonne lenteur, comme condition non seulement de la vraie vie, mais de la pensée elle-même. Penser, vivre, serait toujours ralentir, franchir dans l'autre sens le seuil (toujours introuvable) de la vitesse excessive. Paul Morand, écrivain brillant et diplomate infréquentable, remerciait ainsi lors de son entrée à l'Académie ceux qui lui permettait enfin, en l'élisant, d'accéder à ce juste rythme, dont en même temps il n'avait jamais voulu. Ce culte positif de la lenteur peut se diffuser, nous semble-t-il, jusque dans la recherche d'un authentique week-end à la campagne. L'authenticité se trouve toujours du côté d'une forme de repos ou de stance, indissociable d'un retour en arrière, permettant de revivre une époque plus heureuse car plus lente. Cependant, il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que la lenteur (tout comme la campagne) n'a fondamentalement rien d'authentique. Ainsi, la marche tranquille qui devrait accompagner la pensée sereine n'est qu'une tendance à l'immobilité, un mouvement visant sa propre annulation et qui se maintient d'une manière paradoxale à l'écart de ce qu'il vise. Le paradoxe augmente, quand on se rend compte que la plus grande immobilité est aussi bien atteinte par la vitesse même : on ne peut pratiquement pas bouger dans une voiture ou dans un avion, les ordinateurs nous maintiennent sur place, de même que la télévision ou le cinéma. Où se situe dès lors cette lenteur que l'on recherche, dans les moments où nous ne sommes pas immobiles ? Cette question lance un discours de la dé-marche, c'est-à-dire une déconstruction du privilège de la marche : comment se peut-il que l'on donne un tel poids (métaphysique, phénoménologique ou existentiel) à ce qui n'est que l'une des allures de l'homme, sachant que l'homme en a une seconde, à savoir la course ? Pourquoi la course serait-elle plus aliénante

(plus sociale) que la marche ? Pourquoi ne favoriserait-elle pas autant la pensée ? Nous verrons que ces questions habitent la pensée de Rousseau, comme celle de Derrida. Il ne s'agira pas ici pour autant de démontrer que la course est plus authentique que la marche. Seulement, ce n'est pas sa moindre vertu que de s'échapper en laissant l'authenticité derrière elle.

La volonté de ralentissement semble cependant révéler une possibilité plus profonde : celle d'une perception ou d'une contemplation originaire, ancrant l'existence dans un lieu et un temps vraiment habitables. Ce serait cette authenticité-là que dénaturerait l'accélération permise par la technique moderne. Mais il nous semble bien plutôt que notre perception originaire est enlevée à elle-même à une vitesse qui ne se mesure pas : la fulgurance de l'animal et de la pensée, ou même, d'une pensée animale. En d'autres termes, la vitesse affecte bien la pensée, mais au sens où il n'y a pas de pensée sans elle. Et dès lors, la représentation d'une vitesse déformant la pensée originaire, inhérente à tout retour à l'origine, n'est rien d'autre que la traînée que la pensée laisse derrière elle : elle est constitutive de la représentation en général, laquelle est, par définition, en retard de formation, y compris dans sa plus grande réussite, la technique. C'est pourquoi il est inutile de se demander si une forme d'urgence sociale a précipité les développements techniques, ou si ces derniers ont donné naissance à une société menée par l'urgence : l'un est aussi vrai que l'autre, mais d'une vérité qui recouvre l'essentiel, à savoir le ralentissement de la pensée qui conditionne ces modes de l'accélération. C'est aussi pourquoi la peur et le refus de la vitesse, technique ou sociale, ne changent pas, et s'identifient immédiatement à la peur d'une immobilisation totale. En ce sens, l'unique remède à la plainte que provoque l'accélération ne se trouve jamais dans le

ralentissement, mais dans une autre appréhension de la vitesse elle-même.

Seulement, nous avons été amenés à remettre en cause une opposition trop franche entre la véritable expérience ou les vrais affects de la vitesse et leur déformation par une représentation figée. Il fallait tenir compte de l'entêtement de la physique (galiléenne et einsteinienne), qui non seulement contredit le préjugé ou la représentation d'une accélération du temps, mais aussi l'affirmation d'une concordance entre la vitesse réelle et la vitesse ressentie : l'expérimentation physique et la dimension affective de la vitesse sont dès lors inconciliables, au bénéfice bien sûr de la première. Certes, ces difficultés justifient tous les efforts de Bergson pour distinguer le temps (physique) et la durée (spirituelle), et pour les réunir ensuite dans une même expérience de la durée, qui s'étale jusqu'à ce ralentissement extrême qu'est la perception du temps physique. De même Deleuze et Guattari, qui ne se sont pas voués à la vitesse, mais en ont fait un concept opératoire, ont porté tous leurs efforts vers l'affirmation de l'univocité d'une expérience : la vitesse infinie de la pensée est un déplacement sur un plan d'immanence, un déplacement qui constitue son propre espace. Il en découle pour eux que tous les modes différents de vitesse (celle d'un mobile, celle du temps, celle de la pensée) sont compris comme des variations de la même vitesse sur des plans différents. N'est-ce pas d'ailleurs la variation que l'on saisit d'abord dans ce pluriel, *vitesses* ?

Mais pour nous, la variation est telle qu'elle dépasse les limites de l'expérience possible. Le terme de vitesse est donc renvoyé à son équivocité, et cela même si cette dernière reste inextricable. Les vitesses se nouent entre elles sans se mesurer de la même manière, elles se manquent, dans ce qui nous semble leurs dernières figures (infigurables, c'est

une évidence), qui s'éloignent de la ligne de fuite de Deleuze et Guattari, et sont bien plutôt l'ellipse, le contretemps, l'éclair. L'encyclopédie hégélienne est déjà très étonnante dans cette perspective. D'un côté, elle s'offre comme une alternative à la parution toujours différée et désordonnée des volumes encyclopédiques à la fin du xviii^e siècle : la vitesse du concept condense ainsi l'encyclopédie en un seul article. Mais d'un autre côté, une suite de remarques rajoutées aux paragraphes de l'encyclopédie révèle l'irréductibilité du désordre, que nous comprendrons comme le mélange de différents ordres de la pensée progressant à des allures différentes, et se rencontrant sans fusionner, donc sur le mode du contretemps permanent. C'est aussi de cette manière que la vitesse fait son entrée chez Derrida et chez Jean-Luc Nancy. Avec eux nous affirmerons qu'il y a dans la vitesse, non seulement de l'irreprésentable, mais de l'inexpérimentable ; ou même que la vitesse est (en plein accord avec le principe d'inertie) l'expérience ou l'impression de l'inexpérimentable. En d'autres termes encore, la vitesse, c'est le manque ou la césure à la fois brève et inévitable qui habite l'expérience, le « clin d'œil » (Nancy) qui enlève la possibilité de toute expérience authentique, originaire, absolue : elle est la marque même de la finitude ou, comme le dirait Valère Novarina, de l'incarnation.

Ce livre demeure donc fidèle à la perspective d'une vitesse infinie, qui n'est ni idéale, ni terrible, mais s'avère ce qui *défait* l'expérience tout en la décrivant ou en l'écrivant. La vitesse, à l'horizon, n'est rien d'autre que celle de l'écriture elle-même : c'est en elle qu'elle s'imprime, et c'est elle qu'elle défait. On comprendra dès lors que nous ne présentions pas ici une thèse achevée, mais propositions plutôt différentes pistes suivies durant dix années de recherche.

Certains des textes qui suivent sont inédits, d'autres sont des versions modifiées et approfondies d'articles ou de conférences sur la vitesse. Je tiens à remercier les institutions (Institut des hautes études en psychanalyse, Institut français de Copenhague, Universités de Copenhague, de Roskilde, d'Alger) et les personnes, en particulier Anne Sejten et René Major, qui m'ont offert l'occasion de présenter mes travaux sur ce thème. J'exprime ma reconnaissance envers Nathalie Noble et Bertrand Badiou qui ont relu le manuscrit. Je remercie vivement Danielle Cohen-Levinas d'accueillir cet ouvrage dans sa collection.

1

Entraînement

L'invention et l'expérience de la vitesse dans la philosophie contemporaine

I

On dit courir un danger. Et pourtant, nous ne courons pas vraiment de danger en courant, selon ce qui reste, après tout, l'une de nos allures naturelles. Nous courons un danger quand nous ne courons pas, tout simplement parce que ce danger, nous ne l'avons pas encore vu. Et nous pouvons aller très vite sans courir, et sans voir le danger. Si nous sommes emportés, entraînés, dans un véhicule qui suit une direction rectiligne et uniforme, comme une puissante voiture, un train, un avion, notre corps, selon le principe de la relativité galiléenne, est comme immobile. Cette immobilité dans le mouvement, cette insensibilité dans la vitesse, est le danger de la vitesse. On le sait bien, pour la route, et puis on l'oublie. On l'oublie quant il s'agit du train et de l'avion, dont les histoires sont cependant jalonnés par les accidents. On oublie, par exemple, que l'accident ferroviaire du Paris-Versailles en 1842 a pu faire croire aux cochers, aux livreurs en carriole et aux éleveurs que la sûreté

pourtant relative du cheval allait le faire gagner sur le train¹.

Vitesse et technique

La vitesse, parce qu'elle est insensiblement dangereuse, se perd d'elle-même parmi la multiplicité des cadeaux empoisonnés de la technique. Elle se perd dans la généralité du danger technique, que l'on connaît si bien grâce à deux textes grecs, magnifiques. L'un est le mythe de Prométhée raconté dans le *Protagoras* de Platon² : la technique y apparaît comme un don divin, volé pour les hommes, mais dont ils usent si mal que Zeus doit intervenir pour leur en faire un autre : la politique, qui leur mettra de conjuguer leurs forces sans se nuire. L'autre texte est l'éloge de l'homme dans l'*Antigone* de Sophocle³. L'homme dispose de tant d'arts qu'il domine la Terre, mais, dit le Chœur tragique, reste capable « du bien comme du mal ». Ces deux textes affirment clairement que la technique est dangereuse ou peut l'être, si elle n'est pas subordonnée à une dimension supérieure, à un art de vivre. Mais le danger est la force, la puissance technique plutôt que la vitesse. Et cela semble encore plus vrai à notre époque qu'à celle des Grecs. Hans Jonas, lisant le texte de Sophocle au seuil d'un livre fondateur pour l'écologie, *Le Principe responsabilité*⁴ estime que cet éloge de l'homme n'est plus possible depuis que ce dernier s'est doté du pouvoir de trans-

1. Cf. Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse, France, xviii^e-xx^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 220 sq.

2. Platon, *Protagoras*, 320c-322d, in *Ceuvres complètes*, trad. Robin, Paris, éd. Gallimard, coll. de la Pléiade, 1950, t. I, p. 88-91.

3. Sophocle, *Antigone*, trad. P. Mazon, Paris, Les Belles Lettres, 1950, p. 87-88.

4. Hans Jonas, *Le Principe responsabilité*, trad. J. Greisch, Paris, Cerf, 1990, p. 22-23.

former et de détruire sa propre nature, ainsi que la nature en général. Une telle position minore le rôle de la vitesse au point qu'elle tombe dans l'implicite, mais il semble en même temps assez facile de l'en faire sortir, ne serait-ce que pour dire pourquoi elle compte si peu. À la différence de la biotechnologie par exemple, la vitesse n'atteint pas celui qu'elle transporte ; à la différence de l'énergie nucléaire, elle ne modifie pas l'environnement dans lequel elle se trouve, elle l'effleure en le traversant. Même la pollution due au transport n'est qu'une fumée qui se mélange aux autres, et n'a plus rien à voir avec la vitesse même.

Et pourtant, on peut rendre la vitesse sensible, et faire éprouver ses véritables risques. Ceux qui le firent le plus nettement le firent par amour du danger. Ce sont les futuristes. Dans leur premier manifeste, publié dans le *Figaro* du 20 février 1909, Marinetti écrit : « nous voulons chanter l'homme qui tient le volant, dont la tige idéale traverse la Terre, lancée elle-même sur le circuit de son orbite »⁵. Cette tige idéale entraîne technique et physique dans le même mouvement local. Puis celui-ci est poussé à l'extrême par une allusion à la vitesse de la lumière, quatre ans après l'article le plus important d'Einstein : « nous vivons déjà dans l'absolu, puisque nous avons déjà créé l'éternelle vitesse omniprésente ». Et la métaphore comme l'hyperbole sont ici l'œuvre d'une même poésie, conçue comme une force d'invention entraînée par la vitesse. Le premier manifeste se montre alors directement anticlassique : « une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la *Victoire de Samothrace* ». Dans le second (11 mai 1916)⁶, l'angle d'attaque est

5. Manifeste republié in *Futurisme. Manifestes, Proclamations, documents*, L'Âge d'homme, 1973, p. 85-86.

6. Éd. cit., p. 366-370.

cependant plus subtil et plus précis. La vitesse justifie comme un nouvel éloge de l'homme : « l'homme dompta les chevaux, les chiens, les éléphants pour manifester son autorité et augmenter sa vitesse... l'homme obligea les métaux vaincus rendus flexibles par le feu à s'allier avec les carburants et l'électricité... » Et par suite, la technique ne laisse plus indécise la voix éthique du bien ou du mal, elle est le bien, un bien moderne directement opposé à l'éthique et à la politique grecque : « après la destruction du bien antique et du mal antique, nous créons un nouveau bien : la vitesse ; un nouveau mal : la lenteur ». Le propre de ce nouveau bien est d'assumer l'héritage du mal, de se vouloir directement destructeur : « il faut persécuter, fouetter, aiguillonner, torturer, tout ce qui pêche contre la vitesse ». La vie est « vitesse portante », la guerre est la joie de devancer l'ennemi, le patriotisme est la « vitesse directe d'une nation », et le futurisme se perd rapidement dans l'épopée fasciste, montrant un aspect de l'homme transformé par la technique que Jonas, pourtant à l'affût des figures de l'homme nouveau, ne verra pas.

Règne et catastrophe

Mais la vitesse ne rivalise pas alors seulement avec les autres techniques en raison de ses conséquences politiques. Elle semble bien transformer l'homme, la nature, et jusqu'à la perception que l'homme a de lui-même et de la nature, ou plus généralement, du monde. C'est ce que pense Paul Virilio, qui s'est vraiment donné pour mission de dénoncer le danger de la vitesse : « la violence de la vitesse et devenu à la fois le lieu et la loi, le destin et la destination du monde »⁷. Cette fusion entre violence politique et vitesse, il la nomme dromocratie. L'organisation de

7. Paul Virilio, *Vitesse et politique*, Paris, Galilée, 1977, p. 147.

l'État est dromocratique, parce que sa force repose sur les déplacements de l'armée ou de la population, et qu'il compte sur la rapidité de la guerre pour l'augmenter. C'est pourquoi les totalitarismes se présentent d'eux-mêmes comme des dictatures du mouvement (*die fliegende Nation*, disait d'elle l'Allemagne nazie). À cette dromocratie se joint une dromoscopie, qui n'accélère pas les corps, mais les images du monde : celles qui défilent sur les écrans de cinéma, ou se constituent en même temps qu'elles s'effacent sur les écrans à balayage des postes de télévision ou des ordinateurs. Ainsi tous les effets destructeurs de la politique sont ceux de la technique, et tous les effets destructeurs de la technique sont ceux de la vitesse. Il n'est pas étonnant que Virilio cite de plus en plus Jonas, de façon à placer la vitesse au fondement des possibilités d'atteinte à la nature. Il en découle que le danger technique que Jonas prévoit sur le long terme semble avec Virilio foncer sur nous, parce que nous fonçons sur lui. Le danger, c'est l'accident, cette forme de destruction à laquelle chaque déplacement, et donc chaque moyen de transport, donne un aspect nouveau, la réinventant à chaque fois qu'il s'invente : l'accident de voiture n'est pas l'accident de train ou d'avion. Notre avenir est alors livré tout entier à une accidentalité générale qui est comme le miroir éclaté de l'inventivité humaine, et le miroir brouillé que l'homme tend à la nature : la « pollution dromosphérique », la « pollution des distances »⁸ qui rétrécit le monde en accélérant les mouvements, est la pire de toutes, et les explique toutes. Que faire, dès lors, selon Virilio, pour éviter l'accident ? Inventer une nouvelle politique qui expose non les hommes, mais les risques eux-mêmes, afin de montrer l'urgence d'une protection de l'espace et du temps. Redonner

8. *Id.*, *La Vitesse de libération*, Paris, Galilée, 1995, p. 35 et p. 75.

sens à la vie sur Terre, une Terre qui n'est pas seulement le milieu homogène des déplacements rapides, mais qui est originairement constituée de lieux singularisés par la manière que nous avons de les habiter. L'habitat, l'ancrage du sens sur un sol, tel est finalement l'horizon de la pensée de Virilio sur la vitesse, horizon qui reste, dans le même mouvement, clôturé par la possibilité de l'accident.

L'habitat est l'horizon de cette critique radicale de la vitesse, mais c'en est tout autant le fondement. On le voit dans un texte, incontournable dans l'argumentation de Virilio, mais aussi pour tout notre sujet, *La Terre ne se meut pas* de Husserl⁹. Le fondateur de la Phénoménologie y montre que si la Terre n'est qu'une planète en mouvement pour la physique et l'astronomie, la structure de notre perception implique notre mobilité d'êtres de chair, trouvant leur lieu sur un sol stable et immobile. La planète Terre de la science n'est donc pas la Terre-sol de notre expérience vivante. Husserl considère comme le fondement même de la crise européenne des années 30 cet écart entre la science de la nature et la relation vivante de la conscience au monde, fondée sur l'archi-immobilité de la Terre-sol. Dans un autre manuscrit qui précède celui que nous venons de citer¹⁰, il montre l'entrelacement entre ce mouvement propre et la temporalité propre de toute conscience. La constitution de mon expérience, et donc l'apparition pour moi d'une Terre faite de lieux différents, implique la temporalité de mon déplacement, de ma

9. Edmund Husserl, « L'Arche-originare Terre ne se meut pas », trad. D. Franck, in *La Terre ne se meut pas*, Paris, Éditions de Minuit, 1989. Paul Virilio cite souvent ce texte, et particulièrement in « Vitesse, vieillesse du monde », revue *Chimères*, n° 8, Été 1990.

10. *Id.*, « Le Monde du présent vivant » (D 12 IV) in *La Terre ne se meut pas*, trad. J-F. Lavigne, éd. cit., p. 67-94.

marche, par laquelle je découvre progressivement le monde. Cette analyse se termine alors par une question angoissée : « mais maintenant, l'être-mu mécaniquement dans l'espace (être-conduit, être-tiré, etc.) n'opère-t-il rien pour la constitution ? »¹¹. Autrement dit : tout mouvement impropre imposé à mon corps ne vient-il pas déformer ma perception du monde, ma conscience de l'espace-temps ? Husserl ne répond pas, il nous laisse au seuil de ce que serait une phénoménologie de l'entraînement. Et c'est elle que Virilio continue, d'une manière un peu inévitable, car de fait le contexte même dans lequel Husserl pose la question ne laisse pas beaucoup le choix de la réponse.

Si ma perception du monde implique une Terre qui ne se meut pas, ne m'entraîne pas ; si la constitution de mon expérience implique le mouvement propre de la marche sur ce sol immobile ; alors, en effet, toute conscience d'être-entraîné défait, déconstitue mon monde et mon expérience. Et le problème n'est pas *que* celui de la technique : comme le montre la crise de l'Europe pour Husserl, qui est aussi crise des sciences, *tout* mouvement impropre, à commencer par celui du véhicule-Terre, de la Terre-planète, est contraire à l'archi-principe de la perception. Le problème n'est pas non plus *que* celui du déplacement local : il touche à une dimension qui n'est plus spatiale, à savoir la temporalité intime de la conscience. Il revient alors à la phénoménologie de la conscience intime du temps de s'assurer que le présent ne m'échappe pas dans le flux continu qui mène de l'avenir au passé : le présent vivant, comme rétention du passé et protention de l'avenir, est ainsi ce qui affirme l'appartenance du temps à ma conscience propre, et donc mon assurance de vivre dans mon temps propre. La phénoménologie n'aborde donc le mouvement local et la vitesse, l'en-

11. *Ibid.*, p. 94.

traînement, qu'à travers la tentative constante de les refonder sur l'immobilité d'une présence, corporelle, charnelle, qui est aussi présence temporelle à moi-même, donc présent, présent vivant. Et il n'y a donc pas de phénoménologie de la vitesse qui ne porte pas d'emblée la marque d'une dénaturaison vis-à-vis d'une archi-immobilité de l'espace et du temps, de la présence.

Ce que Heidegger dit de la possibilité de séjourner dans un lieu, d'une pensée de l'être fondée sur l'habitation, et à l'inverse sa critique de la technique moderne et de la précipitation, pourrait faire le pont entre Husserl et Virilio. Mais autant citer ici Jonas, puisqu'il en a été question plus haut. On a vu que Jonas ne comptait pas la vitesse parmi les dangers de la technique et laissait à son lecteur le soin de l'explication : elle n'a pas de puissance directe de transformation de la nature. Mais en même temps, sans plus de justification, Jonas s'effraie d'une vitesse qui ne déplace rien mais accélère la puissance de transformation qu'elle n'a pas. Il parle ainsi de « la vitesse causale des interventions technologiques dans l'organisation de la vie... dont l'accélération torrentielle, exponentielle, effroyable, menace d'échapper à tout contrôle »¹².

*Logique de l'accélération et réduction idéalisante
du temps social*

Ainsi, au moment même où il nous semble que la vitesse soit vraiment devenue dangereuse, qu'elle le soit d'une manière sensible, phénoménale, nous dégageons le fond de cette pensée : loin d'être simplement une pensée de la technique, elle implique une certaine relation au temps et à l'espace, un attachement au présent sous toutes ses formes. Nous

12. Hans Jonas, *op. cit.*, p. 246.

voudrions finir de le montrer en nous référant à la thèse contrastée d'Harmut Rosa sur l'accélération sociale du temps¹³. H. Rosa estime à juste titre que le sentiment global d'un manque de temps dans notre société (occidentale moderne) ne peut qu'être répété sous forme de préjugé par la sociologie tant qu'il n'est pas thématiqué comme tel. Il s'avère alors que l'expression « *tout va de plus en plus vite* » doit laisser place à une conception pluraliste et articulée des différents modes de temporalisation. Il semble donc que Rosa ne se contente pas de condamner une vitesse globale au nom d'un temps authentique fondé sur un présent vivant. Voyons cependant ce qu'il en est.

H. Rosa se donne une définition globale de l'accélération, comme « augmentation quantitative par unité de temps »¹⁴, et décline celle-ci selon trois dimensions : l'accélération technique (augmentation du nombre de kilomètres ou de trajets, ou encore de produits, par unité de temps), l'accélération du changement social (augmentation du nombre de changements structurels de l'organisation du travail, des institutions, etc. par unité de temps), et l'accélération du rythme de vie (« multiplication du nombre d'épisodes d'action ou d'expériences par unité de temps »). Ainsi la vitesse comme déplacement local n'est qu'une part de l'accélération technique, qui n'est elle-même qu'une des trois dimensions de l'accélération sociale. Il devient alors possible de montrer que ces trois dimensions se renforcent mutuellement. On dégage de cette manière une logique de l'accélération qui entraîne la modernité dans une course contre le temps toujours à l'avance perdue, une course qui ne pourrait s'achever, selon cet ouvrage, que par une catastrophe sociale ou écologique.

13. Harmut Rosa, *Accélération, une critique sociale du temps*, trad. fr. Paris, Éditions La Découverte, 2010.

14. *Ibid.*, p. 87. Citation suivante p. 102.

Or, comment se fait-il que les catastrophes que nous connaissons (les crises brutales de l'économie comme les accidents nucléaires) n'achèvent rien ? Bien loin de vérifier empiriquement la thèse de H. Rosa, elles la mettent à mal par leur simple inscription dans le temps, sans véritablement la réfuter, puisque H. Rosa nous parle d'une catastrophe totale, qui par définition n'est ni expérimentable ni réfutable. Il se révèle alors que si l'auteur peut penser une fin de temps, c'est que sa logique en apparence pluraliste (qui se refuse d'ailleurs à toute définition de l'essence du temps) conçoit d'une manière uniforme et stable le *temps social* lui-même. De quel temps s'agit-il en effet ? Rosa le dit : de celui qui marque la naissance de la modernité, en s'affranchissant de l'espace grâce à l'invention de l'horloge mécanique, puis par l'institution d'un temps universel. Il en découle que même les déplacements locaux se caractérisent socialement par un rétrécissement de la distance parcourue et non par un gain de temps. L'espace tend ainsi à s'annuler à l'âge d'internet, sans apporter le moindre ralentissement du rythme de vie. Mais ici, nous ne pouvons que demander quel espace a été annulé pour donner naissance à ce temps. La logique de l'accélération, nommée aussi logique de l'horloge, se présente sous la forme d'une délocalisation, d'une désorientation, d'une perte de sens des distances. Autrement dit, c'est un espace constitué de lieux qui est ici atteint, et même plus précisément l'espace terrestre. H. Rosa aurait alors dû tenir compte de la réciproque de ce raisonnement : le temps de l'horloge, en apparence « affranchi » de l'espace, est entièrement dépendant de l'oscillation d'un pendule, d'un cristal de quartz ou d'une onde électromagnétique. Autrement dit la mesure du temps est indissociable de sa *spatialisation abstraite*, et la naissance de la modernité est bien plutôt marquée par la projection du temps, y

compris social, dans cet espace abstrait qui le rend entièrement mesurable.

La logique de l'accélération ne fait donc que reconduire la scission entre l'espace-temps de la physique classique et l'ancrage originare de la conscience du temps dans un espace orienté. Seulement, cet ancrage est considéré comme définitivement perdu, et l'espace abstrait qui rend possible la mesure du temps reste inaperçu. Ne demeure alors que la possibilité de tout découper en « unités de temps » : les kilomètres parcourus, le nombre de trajets, la production économique, les transformations sociales, ou les épisodes de la vie. Évidemment, la découpe devient de plus en plus fragile et approximative (peut-on vraiment singulariser et compter des épisodes d'action et des expériences ?), mais l'unité de temps elle, reste solide comme un roc, et le temps abstrait plane définitivement sur l'activité humaine.

due à la vitesse que l'auteur nomme « dépression », et qui atteint toutes les couches de la société. Nous pouvons alors affirmer que la catastrophe prédite par cet ouvrage n'est pas l'interprétation des catastrophes réelles, mais reste elle-même *abstraite* : elle tente de faire se rejoindre le temps abstrait de l'accélération et l'expérience concrète d'une destruction totale de l'humanité ou de la Terre, dans le présent, entièrement négatif et invivable, que serait cette destruction elle-même.

Gardons alors ce qui nous semble incontestable dans cette théorie : la nostalgie de la lenteur, de l'ancrage dans une présence pleine et un espace immobile, ne *peut rien* face à l'accélération sociale, et le temps abstrait, dépourvu de présent, est la source d'une véritable *crise du temps*. Mais demandons-nous si le rythme se réduit à celui d'une horloge (une seule) ou d'un métronome, et si la vitesse n'est qu'une nécessité catastrophique. Autrement dit, demandons-nous ce qu'il advient de la vitesse quand on ne considère pas comme un absolu ce qui n'est qu'une version abstraite du temps.

II

Vitesse et perception

Pour articuler autrement le rythme du temps et celui du déplacement, peut-être nous faut-il d'abord savoir ce que la science nous dit sur le mouvement, sachant que la physique a rompu à la fin du XIX^e siècle avec la physique de Galilée. Autrement dit, au lieu de rompre avec l'abstraction scientifique au nom de l'immédiateté du présent, voyons comment a évolué cette abstraction elle-même. Et premièrement : selon la physique, la Terre se meut-elle ou pas ? Les expé-