

Gilles Fumey

17 juin 2007

## **Nous avons perdu l'étendue du monde**

A l'occasion de l'inauguration de la ligne à grande vitesse vers l'est de la France, l'urbaniste Paul Virilio s'est exprimé [\[1\]](#) sur le sens que nos sociétés donnent à la vitesse et la manière dont elle reformate notre rapport à l'espace.

Bien sûr, il y a le « rapprochement » entre le lieu de travail (généralement urbain) et l'habitation souvent éloignée (généralement rurale). En ce sens, la vitesse est largement responsable des mégapoles, par les aller-retours sur de longues distances dont personne n'a vraiment mesuré les effets déstabilisants sur les individus et les groupes sociaux (entreprises, familles).

Paul Virilio s'émeut du fait que la carte de France, bel Hexagone vidalien, soit « chiffonnée » (cf : [Avec le TGV, la France, l'Europe et le monde lancés à toute vitesse](#)). Ce sont les routes qui ont fait la France, avec les positions militaires à une certaine époque. Le TGV redimensionne ce territoire et l'Europe ferroviaire va subir, dans les années qui viennent, ce même traitement.

### **La géodiversité est entrain de s'épuiser**

Mais surtout, selon Virilio, « la vitesse est une perte de l'étendue du monde : je suis partout chez moi ». On aurait déjà pu le dire de la richesse : regardons la France « parisianisée » l'été où les habitants des régions ont l'impression que les Parisiens se sentent chez eux partout. La vitesse, en tout cas, permet de porter son bureau avec soi et, même, pense Virilio, « sa ville ». « La vitesse épuise la biodiversité, la géodiversité ». Ce sont des mondes clos que l'on parcourt, en sautant d'un lieu à un autre. « La vitesse succède à toutes les étendues. Elle provoque son propre effet de serre », une forme de confinement.

Un bel exemple est fourni par les hommes de pouvoir. Le 10 juin 2007, le premier ministre François Fillon et le (feu) ministre de l'écologie, Alain Juppé, sont allés inaugurer le TGV-Est en Lorraine, en... avion. Juppé a loué le train rapide pour ses... « progrès technologiques au service du développement durable ». Mais il a montré aussi que les hommes de pouvoir sont « confinés » dans leur bulle, qu'ils perdent le sens des temporalités et des spatialités partagées par les habitants qui n'ont pas l'avion à leur disposition. Qu'ils n'en perçoivent plus la rugosité. Les pensées uniques ne s'installent pas autrement.

### **La perte de l'identité territoriale**

La vitesse change aussi notre identité. Paul Virilio raconte que, fils d'immigré clandestin italien, il ne croit pas à un problème d'identité nationale liée à l'Europe. Mais **à la perte d'une identité territoriale** : partout chez lui, le nouveau sédentaire ne sait plus où il est. Les conversations téléphoniques commencent ainsi : « t'es où ? » Car on a besoin d'être localisé comme on a besoin de l'heure. Le GPS pourrait jouer l'effet d'une montre qui serait spatiale...

Mais la vitesse crée des exclus. Ce sont ceux qui n'appartiennent pas à la tribu des nomades. Des « sans terre » qui sont nulle part chez eux et qui n'ont pas accès à l'échange. Mais la pensée de P. Virilio mériterait explication : car certains nomades sont des forcenés de l'espace, et ce sont eux qui sont nulle part, qui n'ont plus d'ancrage.

### **La vitesse à la bourse des valeurs**

La vitesse conditionne de plus en plus nos comportements, nous dresse à réagir constamment et rapidement, au détriment de la réflexion. L'économie politique de la vitesse ferait que les informations lentes peuvent être condamnées. Certes, rien de plus périssable qu'une information. Mais pourquoi des revues comme *Études* et *Commentaire* progressent alors que les magazines bourrés d'images et de *people* (toutes proportions gardées, bien sûr) régressent ? Parce que la vitesse ne donne pas le sens.

Néanmoins, Virilio fait remarquer qu'on est passé du septennat au quinquennat. Que les « réformes » n'attendent pas (mais n'ont-elles pas trop attendu ?).

Enfin, la vitesse serait-elle « une violence acceptée comme un progrès » ? Serait-on de plus en plus présents par l'emportement, la panique ? Comment les phénoménologues analyseraient la panique des événements de la gare du Nord en avril 2007 ?

Virilio se hasarde dans le futur : la prochaine révolution des transports terrestre, selon lui, serait le franchissement du mur du son au ras du sol. En sommant les ingénieurs de penser que tout progrès de la vitesse est un progrès de la catastrophe car « tout acquis a sa perte ». Il y a autant de morts que de places gagnées. Et « ce risque que nous assumons est amplifié à chaque accélération ». Nous voilà prévenus.

Gilles Fumey

### **Pour aller plus loin :**

- [Avec le TGV, la France, l'Europe et le monde lancés à toute vitesse](#)
- Jean Ollivro, *Quand la vitesse change le monde*, Editions Apogée, 2006.
- Pierre Rousseau, *Histoire de la vitesse*, PUF, 1963.
- Jacques Réda, *Accidents de la circulation*, Gallimard, 2001. (Toute l'œuvre de Réda porte des réflexions sur la vitesse).
- Christophe Studény, *L'invention de la vitesse*, Gallimard, 1995.

### **Et pour aller encore plus loin :**

- Carl Honoré, *Eloge de la lenteur*, Marabout, 1996.

[1] *La Croix*, 8 juin 2007, p. 29