

DÉBATS

Collection dirigée par Michel Delorme

L'HORIZON NÉGATIF

DU MÊME AUTEUR

CHEZ LE MÊME ÉDITEUR

Vitesse et politique, 1977

Défense populaire et luttes écologiques, 1978

CHEZ D'AUTRES ÉDITEURS

Bunker archéologie, CCI, 1975

L'insécurité du territoire, Stock, 1976

Esthétique de la disparition, Balland, 1980

Logistique de la perception, Éditions de l'Étoile, 1984

L'espace critique, Bourgois, 1984

Paul Virilio

*L'horizon
négatif*

Essai de dromoscopie

Éditions Galilée
9, rue Linné
Paris V^e

*Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation
réservés pour tous les pays, y compris l'U.R.S.S.*

© Éditions Galilée, 1984
ISBN 2-7186-0271-6

Au robot Hilare

Avant-propos

L'entreprise des apparences

« La nature qui sur l'invisible met
le masque du visible, n'est qu'une
apparence corrigée par une transpa-
rence. »

Victor Hugo

A cette époque je pratiquais la peinture et plus particulièrement la nature morte. J'ai toujours été réfractaire aux formules de la mathématique mais ouvert aux figures de la géométrie et de la géographie. Tout jeune, je dessinais de mémoire au tableau noir, n'importe quelle carte avec son relief, son réseau hydrographique. J'étais en revanche bien incapable de me souvenir d'une date et l'histoire ou l'arithmétique me semblaient des langues aussi étrangères l'une que l'autre.

La figure m'a toujours parlé, l'inanimé s'entend, le périmètre décrit, les contours expriment alentour. J'ai toujours mieux perçu cette parole que l'autre, le

bruit de l'énoncé trouble pour moi le contenu des phrases, les signes signifient mieux, souvent, que leur composition en formules, en langages, en discours. Je dois être un peu de l'espèce des coureurs de pistes, lecteurs de traces, analphabètes aux idiomes. J'ai toujours été attiré par l'inanimé, par ce mouvement sur-place. L'inanimation c'est le terme abusif employé par ceux qui ne lisent que l'apparence; ceux qui remarquent aussi la transparence savent bien que rien n'est immobile, que tout se meut, que tout bouge sans cesse, que le SENS circule comme le sang dans les veines, dans les choses, dans les formes de l'objet froid.

J'étais donc occupé ou plutôt préoccupé à peindre et à dépeindre, c'est-à-dire à tenter d'interpréter les lignes, les valeurs, les couleurs, mais celles-ci me semblaient beaucoup moins lumineuses que les formes. Le premier dessin que j'ai réalisé sur le vif fut celui d'une femme qui marchait sur le trottoir de la rue Saint-Jacques à Nantes, le second était celui d'un pont sur la Loire. Coïncidence, ces deux sujets des plus banals allaient avoir une signification ultérieure : le pont ou plutôt l'arche, l'un des trois archétypes architecturaux avec la crypte et la nef, et le mouvement humain car mon premier sujet fut moins la femme que sa démarche, transcrire la marche comme ces premiers films qui mettaient en séquences la marche de l'homme, fantôme blanc se découpant sur le fond noir de l'image chronophotographique. A l'époque, je souhaitais faire du dessin animé et je ne voyais l'avenir de la peinture qu'au travers de la mise en mouvement des formes, imaginez les dessins de Vinci, les cataractes, les tourbillons d'eau ou le rictus de ses

caricatures, en mouvement... c'est ainsi que je concevais l'apport de l'appareillage photo-cinématographique au vieil art du dessin. Les métamorphoses d'Émile Cohl me fascinaient, ces personnages qui se muaient par déformations successives en autant de figures me séduisaient sans que je puisse deviner encore la raison de cette attirance. La peinture extrême-orientale m'intéressait aussi, pas pour son exotisme mais par sa volonté de représenter le non-représentable : le vent, le vide, le courant, la flétrissure, la mollesse, toutes choses essentiellement tactiles qui nous semblent encore au-delà des possibilités de l'art du dessin.

On pouvait donc traduire avec une mine de plomb, un pinceau, de l'encre, ce que nous ressentons par le toucher, par la peau et non plus seulement par le regard. Les formes ne nous instruisaient plus seulement sur leur nature, sur ce qui les constituait matériellement, elles nous informaient aussi sur ce qu'elles subissaient dans l'instant, dans le temps. Par leurs mouvements, du plus infime au plus brutal, elles nous avertissaient de la nature du vide, de la force des vents, du courant de la rivière... c'était pour moi une découverte et une confirmation : les formes, les choses, émettaient et recevaient, elles émettaient sur leur réalité sensible et sur les effets subis, elles recevaient et renvoyaient la totalité du sens de leur milieu et de leur voisinage immédiat et ceci, depuis toujours. Il n'était donc plus nécessaire que j'apprenne bientôt qu'avec le « carbone 14 » on pouvait désormais dater la matière ou encore, qu'en découpant l'écorce des arbres, on pouvait découvrir le temps qu'il avait fait quelques siècles plus tôt, pour moi, on pouvait déjà

tout demander à la silencieuse apparence des objets, des choses, des figures et cette demande allait justement devenir un art de la peinture, le pictural comme questionnement et non comme représentation, de même que l'écriture est interrogation avant d'être discours ou roman, avant, bien avant.

Réfléchir, puisque comme prétendait Paul Klee, « les objets m'aperçoivent... » la phénoménologie des figures, l'origine de la géométrie, voilà mon territoire. L'abstraction n'existe pas, tout figure, l'informe est une novation de l'Occident, le rien, le vide, le néant, mots barbares inaugurés par une civilisation de prédateurs, de destructeurs... la nôtre.

A y regarder de plus près, qu'avons-nous donc produit de plus original, de plus spécifique, que cette idée du néant, de l'absence? c'est finalement notre production culturelle la plus claire. C'est justement cette *absence* que je souhaitais interroger, où était-il ce vide? je me mis donc en quête. On discourait alors beaucoup d'un art *abstrait*, une débauche de taches, de ruissellements de couleurs, d'effets de surface, opposés à une abstraction dite *géométrique*. C'était ce que l'on prétendait la nouvelle réalité : la figure avait été capturée par l'appareil photographique, par l'objectif, il ne semblait rester au peintre que la subjectivité de l'effet; on pouvait découvrir toutes les qualités sensibles à ces échantillons d'un art prétendument actuel et les critiques ne se privaient pas de commentaires sur celui-ci. Malheureusement, tout cela n'aidait guère à voir, il s'agissait de castes et de systèmes de castes iconoclastes qui s'échangeaient ou se refusaient les messages. La figure, la silhouette restaient là, parmi nous, les arbres restaient des arbres avec

leurs feuilles qui bougeaient et leur tronc qui ne bougeait pas, avec le ciel et le soleil qui vibraient entre les branches et le cylindre du tronc opaque et immobile. On était parvenu comme toujours à diviser en deux la réalité : la figurative et l'abstraite et l'on s'excluait mutuellement, la figure datait, était dépassée, alors que l'informel régnait dans les salons, les galeries. On renversait les termes, le problème n'était pas changé, on était piégé comme toujours en Occident par l'antique dichotomie, par l'exclusion de l'autre, par l'exclusion du différent. Au cours de cette période, ma considération pour les objets quels qu'ils soient était telle que le plus banal me satisfaisait, mes natures mortes (amorties) étaient composées d'ustensiles de cuisine sans valeur, déposés à même le sol, sur le parquet de mon logement. Au vrai, chaque organisation d'objets me semblait ne pas nécessiter le secours du sensible : strictement, il n'y avait rien d'intéressant dans le positionnement des choses et je me faisais une règle de ne pas composer avec recherche la disposition des pièces. C'était une étude d'un ascétisme réel et ceux qui venaient me voir alors ne comprenaient absolument pas l'intérêt d'un tel travail, surtout qu'il n'était pas question pour moi d'un « misérabilisme » mais de son exact contraire, la richesse, l'affluence de ce qui ne paraît pas, la vie de ce qui semble *absent*.

C'était fatalement assez pénible de contempler pendant des heures une salière en plastique, une petite cuillère en acier et une boîte de fromage vide... c'était parfois même insupportable. J'ai parlé depuis d'infra-ordinaire, c'est cela même dont il s'agissait déjà dans mes peintures, mais s'agissait-il vraiment de pein-

tures? On en doutait tellement que le résultat ne concernait strictement aucun amateur, ce qui m'évitait d'exposer, c'est-à-dire, de paraître et d'apparaître, c'était bien ainsi.

J'ai toujours été persuadé que tout ce qui fera la nouveauté, l'originalité de demain, est déjà présent dans l'instant, dissimulé dans la vision quotidienne de chacun, d'où cette constante volonté d'exercer une perspicacité à la hauteur de mes désirs de changement et de renouvellement. Le champ de la vision m'a toujours semblé comparable au terrain de fouille de l'archéologue. Voir, c'est être à l'affût, en attente de ce qui doit surgir du fond, sans nom, de ce qui ne présente aucun intérêt, ce qui se tait va parler, ce qui est clos va s'ouvrir, c'est toujours le tocard qui fait le bon rapport, d'où cet intérêt constant pour les à-côtés, les marges quelles qu'elles soient pour le vide et l'absence, enfin.

C'est ainsi qu'après plusieurs années de contemplation picturale, ma vision a brusquement divergé. De la visée sur l'objet sans valeur, j'ai glissé sur l'à-côté, tout à-côté. L'objet banal ne s'est pas mué en objet de choix, il n'y a pas eu « transfiguration », quelque chose de plus important s'est produit. Soudain, devant moi, de nouveaux objets sont apparus, de bizarres figures découpées, encochées, tout un ensemble d'articulations est devenu subitement visible et ces objets d'observation n'étaient plus banals, quelconques, insignifiants, ils étaient tout le contraire, diversifiés à l'extrême, il y en avait partout, tout l'es-

pace, tout le monde étaient pleins de ces formes nouvelles, elles se nichaient au creux des moindres formes, c'était comme une végétation inconnue qui proliférait autour de moi, les objets sans valeur de l'industrie provoquaient l'apparition d'objets momentanés d'une grande complexité, la position des choses déclenchait des formes exotiques nouvelles, formes qui nous échappaient malgré leur évidence, habitués que nous sommes des géométries triviales, nous percevons parfaitement le cercle, la sphère, le cube ou le carré, nous apercevons infiniment moins bien les intervalles, les interstices entre les choses, entre les gens. Ces configurations découpées par les corps, estampées par les formes, nous échappent... en tout cas, ces figures de rencontre n'ont guère laissé de traces sensibles dans notre vision du monde, leur caractère fugace, lié à l'instantanéité d'une relation, ne nous a jamais semblé bien important. A l'inverse, ces figures ont une obsolescence infiniment trop rapide pour notre conscience analytique, pour notre esprit scrutateur, nous avons toujours plus ou moins haï ce mouvement qui déplace les lignes. Mais moi, je me trouvais soudain au cœur d'un espace enrichi, le sentiment d'être au désert avait disparu, désormais, chaque fois que j'ouvrais les yeux, je pouvais au choix contempler la banalité de la production formelle contemporaine ou bien regarder à côté, juste à côté, la richesse des antiformes. Il me suffisait de me déplacer à gauche, à droite, pour voir se métamorphoser celles-ci en autant de nouveautés. Contrairement aux objets fabriqués où la symétrie exerce une telle incidence que les mouvements de l'observateur ne modifient guère sa perception des choses, à l'exception de l'éloi-

gnement qui miniaturise l'objet, l'intervalle lui, se déforme sans cesse au gré des déplacements du sujet : ce que je vois d'ici n'est valable qu'un bref instant, je verrai autre chose bientôt, autre chose d'inattendu que je ne peux encore deviner. En effet, cette géographie du découpage m'offrait les surprises et les découvertes d'un véritable voyage en réduction, telle flaque d'espace prendra bientôt l'apparence d'un isthme, d'une péninsule de vide. J'ai conscience que ce sont les mouvements de mon corps qui produisent et détruisent ce paysage des transparences, un peu comme le voyageur du train voit bondir les arbres, les maisons, se courber les collines, par ma vitesse propre, la plus faible soit-elle, je forme ou je déforme ces parcelles de vide, ces trouées, ces creux, c'est un jeu de construction que j'élabore sans accessoires, simplement en étant ici ou là. Ces formes de la transparence ont un autre mérite, elles laissent voir, au travers de la succession des plans, d'autres formes, il y a des creux dans les creux, des intervalles dans les interstices, ces successions de plans, de seuils, composent une complexité transparente comme un miroir mais un miroir qui ne serait pas un cadre, un miroir que l'on pourrait contempler en continuité sous tous les angles, devant, sur les côtés, derrière, une boule de cristal où l'on devinerait l'avenir des formes.

Je décidai donc de partir à la chasse aux figures d'intervalles, on parle d'*entre-deux* (l'entre-deux mers, par exemple), c'est un terme courant, mais ce chiffre

n'est que le premier de la rencontre : entre-trois, entre-quatre, entre-trente, entre-cent... ceux-ci sont tout aussi réels même s'ils échappent généralement à notre observation. Cet échappement, c'est justement ce que j'allais chasser, je désirais débusquer l'antiforme, j'étais persuadé qu'il en existait des espèces, des familles, des races inconnues, inaperçues et j'étais bien décidé à les découvrir et à les recenser. Je savais maintenant qu'elles se dissimulaient partout comme dans ces jeux de dessin où l'on doit deviner la silhouette du faisan au milieu des traits du chasseur, en observant l'image sous tous ses aspects. Je décidai de contempler mon milieu sous toutes ses facettes, la réalité était devenue brusquement kaléidoscopique, je n'étais plus dans ce désert urbain aux formes identiques, répétitives et figées dans une pseudo-éternité, j'étais dans l'arborescence des contre-formes, je naviguais au creux des intervalles, dans la transparence, cette transparence que j'avais découverte pendant la guerre, dans la destruction des décors urbains, je m'apercevais maintenant que, fragmentée, éclatée, elle subsistait dans la reconstruction et qu'il suffisait de vouloir pour voir.

J'avais acquis la liberté de m'orienter dans l'univers formel, j'avais le choix non plus seulement entre le négatif et le positif, termes arbitraires, mais entre la forme et sa génération : l'antiforme, je partais à l'aventure et à la découverte de cet héritage enfoui dans la vision quotidienne, comme la lettre cachée d'Edgar Poe, cachée dans l'évidence.

Désormais, il y avait pour moi deux évidences : l'évidence de l'explicite et l'évidence de l'implicite, cette dernière m'attirait irrésistiblement mais ici,

quelque chose m'intriguait : la vision de l'entre-monde était fragile à l'extrême, l'image de la transparence ne subsistait que par un effort de perception, l'antiforme ne persistait que le temps de cet effort, ensuite la forme reprenait ses droits et occultait le champ du vide, le fond un instant apparu. La vision devenait un phénomène de mise au point volontaire, comme pour l'appareil photographique, je devais choisir l'objet de la visée et m'y tenir afin de pouvoir l'observer dans toute la netteté de ses contours, dès que j'abandonnais cette visée sur le fond, sur l'antiforme, sur la transparence, c'est la forme qui redevenait nette, tout naturellement, au détriment du vide perçu précédemment.

Cet équilibre subtil était assez étonnant comme phénomène, je testais sa durée, le caractère provisoire de l'exhumation des transparences au sein de l'opacité des matières et des choses.

Les formes de la transparence ne pouvaient subsister par elles-mêmes, elles retournaient au second plan dès qu'un défaut d'attention se produisait chez l'observateur. Ce caractère fugitif m'intriguait donc au plus haut point, je ne pouvais accepter ce jeu de cache-cache où la forme l'emportait constamment sur le fond alors que justement les formes étaient pour moi d'une indigente pauvreté, alors que l'espace formel de la cité qui m'entourait était non seulement sans valeur mais encore que la dynamique des silhouettes architecturales visait à réduire davantage ce qui subsistait de diversité dans la ville. L'éclipse des antiformes m'apparaissait ici comme la conséquence d'une sorte d'impérialisme de l'appréhension. La vision, ma vision, rejetait comme la culture occi-

dentale, le fond, les marges, le différent. Quel que soit mon effort, dès que je relâchais mon attention, l'objet de mon choix perceptif disparaissait, laissant place à ce que je refusais. Bien sûr, la connaissance que j'avais des phénomènes optiques était là pour me rassurer et pour m'indiquer qu'il s'agissait de causes physiologiques et psychologiques, tout concourait à retirer une quelconque influence culturelle à ce qui ne devait être qu'illusion d'optique. Mais je n'ai jamais pu me convaincre de cette neutralité scientifique, pour moi, deux et deux cela faisait cinq. En effet, entre quatre, il y avait place pour la cinquième : l'anti-forme, l'antichiffre. Pour moi, le nombre apparaissait dans un espace et un temps, il n'apparaissait pas dans l'ensemble mathématique mais dans la durée et l'étendue commune, tout baignait dans celle-ci, les hommes, les choses, les concepts, les numérations, les langues, il n'y avait pas un ciel scientifique où un et un composaient le deux, mais le rapprochement dans le continuum de deux fois un produisait inévitablement le trois par l'entre-chiffres. En effet, chaque fois que j'observais directement deux objets, j'en apercevais un troisième, celui formé de leur rencontre, le vide, la transparence prenaient corps entre eux, l'interforme avait au moins autant de valeur numérique que chaque forme prise séparément, pourquoi le nier ? pourquoi nier la génération des formes ? pourquoi nier l'induction ? la dynamique des choses me semblait double (en fait, je voyais double...), une dynamique interne qui assurait la *réalité* matérielle de l'objet (pierre, tasse, meuble...) ou dans le cas d'une figure dessinée, qui assurait sur le papier la *réalité* géométrique du cercle, du rond à l'intérieur

de la circonférence et une dynamique externe, qui induisait le vide, la transparence, qui donnait forme et valeur à l'absence. La surface de l'objet, le trait du dessin, des contours, effectuaient deux opérations : l'une d'individuation interne qui faisait qu'il s'agissait bien d'un rond ou d'un carré, l'autre d'information externe qui produisait un champ. Lorsque l'on approchait de cette figure une deuxième figure, les champs externes allaient à la rencontre l'un de l'autre et l'antiforme surgissait et se signalait, un peu comme lorsqu'on jette une pierre dans l'eau, puis une seconde à côté, les cercles concentriques finissent par se rejoindre et se mêler formant ainsi une nouvelle figure.

D'ailleurs, en traçant mes dessins, je distinguais bien le moment du basculement entre l'individuation (interne) et l'information (externe), le trait du crayon en courant sur le papier, départageait deux zones encore ouvertes, puis, en refermant ma forme sur le contour d'une tasse et d'un cendrier, tout à coup, il avait une forme première et une forme seconde, il y avait l'image à deux dimensions de l'antiforme révélée par la présence des deux figures.

En reproduisant sur la surface du papier deux objets bien réels, je ne pouvais éviter de faire surgir l'objet transparent de leur réciproque information.

Ce qui me fascinait, c'était le tropisme du point où la forme et l'antiforme hésitaient encore, si je dépassais en poussant plus loin la mine de mon crayon, ce fameux point, la forme prenait le dessus. Si je restais en deçà, l'antiforme devenait le seul objet de l'apparence, l'objet à la fois du dessin et de mon dessein. En mesurant avec un curvimètre la ligne du

tracé, je pouvais baliser la frontière où s'échangeaient primauté et secondarité formelles.

Je devins donc un spécialiste du tropisme puisque je m'étais donné pour but de rendre visible l'invisible, je ne dessinais plus que dans les bornes étroites de ces points de renversement qui marquaient la limite entre les formes triviales des objets et celles non triviales de leurs effets. A première vue, le découpage pouvait sembler sans signification, les antifformes que j'exhumais ici ou là, n'étaient rien d'autre qu'une série d'échancrures... or, qui a jamais donné de la valeur à de telles figures? On parle bien d'une *jolie baie*, mais il s'agit d'un paysage marin où le ciel, l'eau et les rochers jouent ensemble... Quant à l'échancrure d'un corsage, il ne s'agit que du moyen de donner à voir ce que l'on cache ordinairement... non, en réalité, ce type de formes n'a jamais eu de signification coutumière. Dans les langages techniques en revanche, tout cela est présent, nommé, le plein et le vide s'y assemblent et s'y composent dans la construction des mouvements, les formes y possèdent leur résidence et cette dernière n'est pas considérée comme secondaire. La mécanique du *perpetuum mobile* consistait justement à harmoniser au mieux le passage d'une forme à l'autre, d'un mouvement à un autre, par une série de répétitions qui nécessitait la prise en charge des effets et des inductions : ce qui est plein va se vider et vice versa, le cycle, la chaîne, seuls sont pris en compte, alors que dans l'observation ordinaire nous ne percevons le monde que comme une solution de continuité, d'objets, de choses séparées. Dans la construction, nous assemblons ceci et cela dans un

ensemble que nous nommons structure, flux, machine, etc.

Cette hiérarchie suprême des formes de la vision habituelle me semblait une véritable énigme. Est-ce que cette hiérarchie avait toujours existé? ou bien, avait-elle été patiemment construite par l'expérience, par l'usage des groupes, des sociétés passées? était-il encore possible de vivre en percevant le monde à l'envers : au premier plan le rien, la transparence et ses figures, au second plan, les matières, les objets comme fond et non plus comme forme?... mes efforts constants pour vivre ainsi me prouvaient que c'était extrêmement difficile et que cela demandait en tout cas, une dose de volonté assez extraordinaire.

Ce phénomène qui définissait la hiérarchie d'une perception du monde, au détriment de la transparence, était-il légitimé par les nécessités de l'orientation ou au contraire, s'agissait-il d'une sorte d'aliénation, d'une hallucination?... Aliénation héritée d'un passé lointain, de ces hommes perdus dans l'infini ou plutôt l'indéfini du paysage primordial, cette jungle où le végétal dominait, où la riche complexité formelle abondait, où tout était chaotique et sans nom... cette première société perdue dans un flux d'informations vitales, celles du paysage et de son renouvellement saisonnier, aurait peu à peu instauré une logique, une règle de la perception, un peu comme nous avons inventé le mètre et la montre, elle aurait inventé la forme et le fond pour s'y retrouver ou du moins pour éviter de s'y perdre.

C'était peut-être cela le but de ces peintures rupestres que nous considérons trop facilement comme des représentations semblables aux nôtres, peut-être, pour ceux qui les dessinèrent, ne s'agissait-il encore que d'un apprentissage à repérer les formes du fond, uniquement. Les débuts du beau, du bon, c'est de parvenir à s'orienter au sein du paysage environnant, au milieu de ce qui est bon à voir et bon à absorber, pourquoi ne pas avoir rapproché l'invention des coutumes alimentaires, la sélection des plantes comestibles, de ces tracés sur les parois des cavernes? Il s'agissait peut-être là d'un autre exercice de sélection, sur le caractère comestible des formes, des fonds, de ce qui pouvait s'échanger comme signes, comme repères dans un fouillis inextricable de silhouettes. Il n'y a pas qu'une *perspective*, celle qui nous vient de la Renaissance, l'aborigène ou l'esquimau se retrouvent dans les déserts où nous succombons, la perspective est seulement une hiérarchie de la perception et il existe probablement autant de perspectives que de visions du monde, de cultures et de conditions de vie.

Ce repérage originel dut être préalable au langage constitué, langage qui dut prendre le relais en facilitant le balisage du continuum initial avec les prémices de ce qui allait devenir toponymie. Pourquoi persister dans la croyance que la dichotomie forme/fond a toujours existé? J'essayais maladroitement d'appréhender cette non-distinction mais je ne pouvais le faire que par un effort d'exhumation des transparences, je devais inverser la signification du plein au vide, est-ce que nous étions en présence avec l'antiforme, du contenu résiduel d'une information qui jadis avait elle-même dominé? la valeur

du vide avait-elle réellement précédé celle des pleins. Mes dessins, mes peintures étaient surtout des exercices pour interroger les interstices de la vision, une *vision* qui pour moi n'allait plus de soi. En fait, je n'en croyais plus mes yeux et j'étais bien décidé à persévérer dans cet *athéisme* un peu particulier. Je refusais catégoriquement les privilèges de la perception, j'étais au bord, sur le rivage et ce point extrême me semblait le seul digne d'intérêt, ces rivages multiples me semblaient ma seule patrie, j'étais comme cet humoriste qui déclarait : « Il faut que je médite au bord de quelque chose, la chose importe peu, l'essentiel est qu'il y ait un bord... » Tout ceci allait d'ailleurs logiquement m'amener au seuil du littoral et à l'architecture.

Ces lieux, où simultanément quelque chose s'achève et quelque chose commence, me fascinaient littéralement : au bord de ma fenêtre, la silhouette des immeubles se découpant sur le bleu vif du ciel m'attirait, la plus ou moins grande netteté du découpage m'intriguait, c'est celle-ci qui déterminait finalement la plus ou moins grande présence de l'anti-forme, les contours flous estompaient l'une dans l'autre, la forme et la contre-forme disparaissaient comme dans l'impressionnisme d'un Turner, je préférais Cézanne dont l'approche picturale n'abandonnait rien de la problématique formelle. Cette façon de tâter visuellement les limites périmétriques des choses était assez comparable à une seconde méthode Braille, il y avait une part de cécité volontaire dans ma manière de voir, j'étais tout à coup persuadé que la vision donnait moins à voir, qu'elle était surtout un processus d'occultation, un processus très ancien

où de vieilles coutumes de repérage façonnaient l'image de tous les jours, quelque chose choisissait pour moi la figure que je contemplais : « On ne voit bien que ce que l'on a déjà dans la tête... », cette maxime me confirmait le volontarisme clandestin à l'œuvre dans la vision la plus ordinaire, elle m'indignait aussi, moi pour qui la vision consistait justement à découvrir, à démasquer constamment... Ne plus découvrir c'était être aveuglé, ébloui par la surexposition et non plus comme dans l'infirmité physique par la sous-exposition. Je trouvais alors de nombreux points communs entre l'une et l'autre cécités : dans le cas de l'infirmité nous étions directement privés d'images, dans le cas du voyant, nous étions privés de la liberté de découvrir des images véritablement nouvelles, les images habituelles qui se présentaient à profusion n'étaient que des écrans destinés à masquer l'apparition de formes nouvelles, à dissimuler la vie, le flux des renouvellements, le changement des formes. Des figures institutionnelles avaient pris place, il y a fort longtemps, elles occupaient le devant de la scène de l'appréhension visuelle et elles défendaient farouchement leur place.

Devant mes yeux s'ébattaient de vieux fantômes, le découpage de la réalité était celui d'un monde oublié, d'un monde de prolifération et d'affluence formelles où la distinction forme/fond était l'unique moyen de s'orienter. Mais s'y retrouver était devenu depuis un vice narcissique, ce dont l'homme moderne avait besoin ce n'était plus de balises, de repères, il en était saturé désormais, le monde entier n'était plus qu'un système d'ordres, tout était depuis longtemps étiqueté, répertorié, consigné. Mais ce qui avait pra-

tiquement disparu, c'était l'aléatoire, la surabondance de la vie végétale et animale. La prolifique végétation des formes naturelles avait été progressivement remplacée par l'organisation et la normalisation du champ social, l'espace avait été mesuré, cartographié, le temps était désormais celui des pendules, la diversité des reliefs, la topographie, ils avaient donné lieu à la topologie, il y avait d'immenses musées remplis de toutes les espèces de la création, depuis le squelette du dinosaure jusqu'à la plus petite mouche, tout était consigné dans les vitrines de l'histoire naturelle, la connaissance avait pris le pas sur la méconnaissance, il y avait toujours quelqu'un pour savoir le nom des choses, des générations de spécialistes s'étaient préoccupés de l'inventaire général du vivant, la dernière jungle c'était celle-là, des buissons d'étiquettes, de chiffres, de datations, des cartes, qui superposées, composaient le nouveau paysage, celui d'une procréation géodésique. Le monde était devenu un grand chantier, on ne voyait plus que les excavations de ceux qui fouillaient les origines, les échafaudages des structuralistes, des panneaux signalaient le moindre parcours, le moindre trajet, à gauche, à droite, vers le haut, vers le bas, c'était tout cela qui désorientait et qui finalement perdait l'homme moderne, c'est la désignation qui à force d'abondance abandonnait sa justification. On peut succomber aujourd'hui dans le labyrinthe des signes comme on succombait jadis en l'absence de signes. La situation de notre contemporain est l'inverse de celle du primate, il a à faire son chemin au sein de la prolifération des repères, des règles et des ordres, c'est pourquoi les processus d'organisation de la perception me semblaient si peu

convenir à l'époque. Une actualisation de la perception devrait être à l'œuvre dans la composition de l'image immédiate : voir ne peut être constamment revoir. Aujourd'hui nous ne sommes plus de véritables *voyants* mais déjà des *revoyants*, la répétition tautologique du même, à l'œuvre dans notre mode de production (l'industrie) est à l'œuvre également dans notre mode de perception. Nous passons notre temps et notre vie à contempler ce que nous avons déjà contemplé, c'est notre enfermement le plus insidieux, cette redondance construit notre habitat, nous bâtissons de l'analogue et du semblable, c'est notre architecture, ceux qui perçoivent et construisent autrement, ou ailleurs, sont nos ennemis héréditaires.

Si nous sommes actuellement si anxieux de nos ressources, de l'épuisement des énergies naturelles, il faudrait aussi estimer la *privation sensorielle* que nous subissons ici. Les phénomènes qui occultent notre perception du monde, nous privent de sources d'énergie, notre cécité relative nous masque d'incalculables sources d'information. Nous avons besoin pour survivre, de changer la vue, comme nous avons besoin pour subsister de changer la vie. Il ne suffit plus de parler négativement de « croissance zéro », il faut s'efforcer positivement de réinventer notre vision du monde. Tant que nous aurons dans l'œil cette brutale dichotomie, cette abusive hiérarchie de la forme sur le fond, notre tempérament nous portera à la déprédation, à la dégradation de notre milieu, au rejet de l'autre et du différent.

Notre vision est un champ de bataille où se dissimule dans l'évidence, ce mouvement de notre culture vers le néant et la disparition. « Moins c'est plus »,

déclarait Mies van der Rohe, nous avons perverti les termes, renversé les pôles et nous élaborons une culture de la désertification.

Comme les vieux lords, nous observons les fantômes du passé. L'objet de notre attention, les paysages que nous regardons, ne sont que des formes muséographiques, il n'est pas nécessaire d'aller à la National Gallery ou au Louvre pour voir des scènes du XVIII^e siècle, pour contempler les figures du passé, il suffit d'ouvrir les yeux le matin et nous déambulons alors dans un musée de modes et de styles d'observation dépassés. Inconsciemment, nous répétons des typologies d'appréhension : depuis l'initiale séparation de la figure et du fond, le détachement entre la ligne de terre et le ciel, entre le rivage et l'océan primordial jusqu'à l'élaboration de la perspective scientifique.

Celui qui craignait la chute du ciel, celui qui redoutait la masse liquide et les mouvements de l'océan, a déchiré pour nous un enchaînement vital, une continuité essentielle entre le solide et le fluide, le gazeux et le minéral, entre la présence et l'absence, il a rompu la relativité de l'instant de la vision.

Première partie

Métempsychose du passager

« Si tu n'as pas de femme, va dans la brousse, suis une jument et fais-en ta femme. »

Adage dogon.

L'homme est le passager de la femme, non seulement lors de sa naissance, mais aussi dans leurs relations sexuelles, d'où le tabou de l'inceste comme cercle ou plutôt comme voyage vicieux. Paraphrasant Samuel Butler, on pourrait dire que la femelle est le moyen qu'a trouvé le mâle pour se reproduire c'est-à-dire pour *venir* au monde. En ce sens, la femme est le premier moyen de transport de l'espèce, son tout premier véhicule, le second serait la monture avec l'énigme de l'accouplement de corps dissemblables appareillés pour la migration, le voyage commun. Animaux de bât, de selle ou de trait, les véhicules métaboliques se présenteraient alors comme les pro-

duits exemplaires d'une zoophilie méprisée, oubliée dans le rejet de la bestialité. A l'origine de la domestication, la femme a précédé l'animal élevé et conservé, première forme d'économie, bien avant l'esclavage et aussi l'élevage, elle ébauche ce mouvement qui aboutira aux sociétés pastorales, sociétés patriarcales organisées pour la guerre, au-delà des chasses primordiales. En fait, c'est au sortir des derniers carnages que s'esquisse ce qui deviendra plus tard, la guerre. De la *chasse à l'animal* dans un souci de subsistance immédiate, on passe à la *chasse à la femme* en attendant la *chasse à l'homme*. Mais cette chasse n'est déjà plus un abattage, une mise à mort, c'est une capture, la capture d'un cheptel femelle, le gaspillage énergétique cesse, en ce qui concerne le sexe féminin, alors que les mâles sont encore mis à mort et consommés, pratiquement jusqu'au stade agricole qui verra l'officialisation de l'esclavage, grâce à la prise des hommes, des prisonniers.

Ce transfert de la violence est utile à considérer car, de même que la guerre est sortie de conflits entre membres d'une même espèce et non de l'affrontement avec la gent animale, de même, sa sophistication s'est développée à l'occasion de luttes intestines et non de luttes contre les étrangers.

Le patriarcat surgit avec la capture des femmes puis s'installe et se perfectionne grâce à l'élevage du bétail-sur-pied. Dans cette économie de la violence que signale le stade pastoral, la belle précède la bête, c'est la coexistence d'un double cheptel qui favorise l'instauration du sexe dominant; mais revoyons ces métamorphoses du chasseur, la domestication est l'aboutissement et le perfectionnement de la préda-

tion. L'effusion de sang, la mise à mort immédiate sont contraires à l'usage illimité de la violence c'est-à-dire à son économie. De l'affrontement direct qui aboutissait au carnage des premiers âges, on assiste à une évolution qui mène les chasseurs au simple contrôle des mouvements de certaines espèces sélectionnées puis, avec l'aide du chien, premier « domestique », on passe à un gardiennage de troupeaux semi-sauvages et enfin à la reproduction, à l'élevage et au dressage. La domestication du bétail féminin prend place dans ce processus, bien avant l'animal de bât, la femme sert de bête de somme; comme le troupeau, elle travaille dans les champs, contrôlée et surveillée par l'homme. Dans les migrations, au cours des affrontements, elle porte le bagage, bien avant l'utilisation de l'âne domestique, elle est l'unique « moyen de transport ». En assurant ainsi le portage, la femme permet au chasseur besogneux de se spécialiser dans le duel homosexuel, c'est-à-dire de devenir un *chasseur d'hommes*, un guerrier.

La première liberté c'est la liberté de mouvement, la femme-de-charge apporte celle-ci à l'homme-de-chasse, mais cette liberté n'est pas un « loisir », c'est une aptitude au mouvement qui s'identifie à une aptitude à la guerre, au-delà des chasses primitives. *Premier soutien logistique*, la femelle domestiquée fonde la guerre en débarrassant le chasseur de sa maintenance; de même que le territoire pénétré et conquis sera aménagé par l'envahisseur pour une meilleure conductibilité de ses forces et de ses déplacements, de même, la femme épousée et capturée sera immédiatement mutée en moyen de transport. Son dos, ses reins seront le modèle des équipements de dépla-

cements, toute l'auto-mobilité sortira de cette infrastructure, de cette croupe flattée, battue, tous les désirs de conquête et de pénétration se retrouvent dans cette machine de voyage domestique. Cette femme de charge qui poursuit le portage de la gestation et de la prime enfance donnera du temps à l'homme de guerre, du *bon temps* parfois, mais du *temps libéré* surtout.

A ce niveau, le groupe hétérosexuel sera plus redoutable dans la lutte homicide que l'homosexuel et la dimension purement logistique du sexe faible sera essentielle à l'émergence patriarcale. En deçà de la reproduction et des coutumes sexuelles, la bisexualité s'affirme comme un véritable « mode de subsistance ». Dans la nomadisation, la survivance s'identifie à la poursuite de la proie, de l'herbage, de l'ennemi. Le groupe trouve sa subsistance dans ses facultés d'adaptation au mouvement, sa « fortification », c'est seulement le « temps gagné » sur le gibier, sur l'adversaire, ce n'est pas encore « l'obstacle » du sédentaire agraire mais la course et ses moyens : la femme-de-bât, la cavale, en attendant les appareils à circuler. En lui offrant du temps, en même temps que son dos, la femme devient « l'avenir de l'homme »¹, son destin et sa destination. Grâce à ce premier cheptel, le chasseur-éleveur possédera ce qu'en termes militaires on appelle « une bonne capacité d'export » et celle-ci lui permettra de faire durer les affrontements et donc, d'en profiter, puisqu'il ne pratiquera plus nécessairement la consommation sur place.

Les conflits, restreints jusque-là par la faible

1. Aragon.

mobilité des groupes, pourront alors s'étendre parce que la femme apporte au guerrier ses armes de jet, parce qu'elle assure l'intendance. Avec l'élevage de la monture, la guerre durera plus longtemps encore et s'étendra à de plus vastes superficies, simplement parce que sa capacité et sa vitesse seront supérieures à celles du véhicule métabolique humain.

Prenons l'exemple maya : au Yucatan, les guerres qui précèdent l'arrivée des espagnols sont toujours de courte durée car sur ce continent les femmes sont encore les seuls vecteurs de transport... en revanche lors de la conquête par une cohorte dérisoire d'envahisseurs montés, on assistera à une débâcle sans précédent que les armes métalliques n'expliquent pas plus que l'état d'âme des autochtones. C'est l'écart de temps et de vitesse des conquérants qui permettra l'extermination d'une civilisation par quelques dizaines de cavaliers. L'introduction du cheval sur le continent américain est la cause probable de l'extinction d'un peuple et d'une culture qui s'opposaient aux conquérants en un même lieu, mais dans une unité de temps différente, les Espagnols possédaient cette supériorité « dromocratique » qui compense toujours l'infériorité démographique.

En somme, la femme fut à l'origine du premier prolongement du combat, première « révolution du transport », elle a permis au chasseur de se spécialiser dans l'obscénité du duel narcissique et homosexuel, infiniment plus redoutable que l'opposition aux fauves puisqu'il exige une mutation constante des tactiques, comme des stratégies. Par sa domestication, le sexe faible permettait l'invention de l'ennemi au-delà de la proie; ensuite, cette prolongation de l'assaut s'est

poursuivie avec l'animal-de-bât, *l'invention de la monture*, la cavalerie, la charrerie et ses contraintes infra-structurelles qui exigeront en Mésopotamie, *l'invention de la route*, en attendant celle du réseau ferroviaire... mais ceci est une autre histoire, celle de la révolution des transports technologiques et non plus seulement métaboliques. Nous avons vu au XIX^e siècle, comment l'homme était *descendu* du cheval pour *monter* dans le train, et ceci à l'époque où il se découvrait curieusement descendant d'un simiesque anthropoïde... je voudrais ici faire le mouvement inverse et tenter de deviner comment l'homme est monté sur la *monture* en descendant des bras, du dos de la femme.

Partir, c'est aussi se départir, laisser le quai, le port, prendre le départ, mais aussi se départir de son calme, *s'emporter dans la violence de la vitesse*, cette violence insoupçonnée que produit le véhicule, cette célérité qui nous détache si brusquement des lieux traversés et à laquelle nous nous abandonnons dans le transport commun.

Chaque départ est un écartement qui nous prive du contact, de l'expérience directe; l'exercice de la médiation véhiculaire n'est qu'un écartèlement, une torture du corps locomoteur, une privation sensorielle du passager. Emmenés, emmurés dans la violence du déplacement nous n'accédons qu'à l'accélération, c'est-à-dire à la perte de l'immédiat. La vitesse par sa violence devient un *destin* en même temps qu'une *destination*. Nous n'allons nulle part,

nous nous contentons seulement de partir et de nous départir du vif, au profit du vide de la rapidité.

Le terme « monter » le montre clairement : nous montons sur le cheval, dans le véhicule automobile, nous nous *élevons* pour être enlevés, ravis par la prothèse qui prolonge notre mobilité, *le rapt et l'enlèvement sont au cœur des voyages accélérés*, les voyageurs abandonnés à la violence de la vitesse sont des « personnes déplacées », littéralement des déportés... Or, cette moderne transmigration semble méconnue, l'accélération du déplacement est assimilée à une progression, à un progrès, curieuse impasse de l'histoire du mouvement... La monture semblerait donc indispensable à l'assomption du passager, ce cavalier en lévitation au-dessus du sol, otage de la célérité de sa course, privé de sa motricité. Épargnant la fatigue des membres locomoteurs de son passager, la monture s'apparente par la selle à un siège qui se meut, à un meuble, un meuble hippomobile qui ne se contenterait plus seulement d'assister le corps dans la pratique du stationnement, du repos, comme la chaise, mais aussi dans l'exercice du déplacement.

L'invention de la monture serait en quelque sorte une ruse de guerre du corps locomoteur : de même que dans la motilité nous déplaçons sur place le poids de nos membres afin d'éviter les inconvénients d'une trop longue fixité posturale (écrasement de la chair sur le siège, etc.), de même dans la mobilité de l'animal sellé, nous nous épargnons l'inconfort du voyage pédestre en rusant avec la vitesse du mouvement. Par des séries de glissements, de dérives, des plus infimes aux plus vastes, nous jouons avec les corps cette partie de cache-cache appelée : assistance, confort, soutien,

bien-être... *pour moins ressentir notre corps animal, nous bougeons sans cesse (motilité), pour oublier l'étendue du corps territorial, nous voyageons, rapidement, brutalement.*

Cette constante recherche d'une idéale apesanteur est au cœur des problèmes de la domination. L'épiphanie du cheval, célébrée par les hautes époques, l'illustre à profusion : dans l'héroïsme équestre, le cheval est le porteur du mort en même temps que le protecteur du vivant, mais « n'en est-il le protecteur que parce qu'il en fut le porteur ? » comme le demande Fernand Benoit ¹. Ce thème se retrouve encore dans le porteur du Christ, saint Christophe, patron des automobilistes. La célérité du coursier protège le cavalier de ses poursuivants mais aussi de sa propre faiblesse, *la monture protège son passager de la faiblesse de sa constitution* mais elle la disqualifie ce qui explique que le cheval et l'oiseau ² soient présages de mort en même temps que présage de puissance et de domination : il faut d'abord s'incorporer à la divine célérité du coursier, perdre son âme dans une immédiate métempsycose pour accéder à la domination. Celui qui est « monté » domine ceux qui demeurent, il les domine de la taille par l'élévation de sa monture, mais aussi et surtout par la force motrice de son animal de selle. Ses adversaires ne lui échapperont plus, il les chassera devant lui, il les dispersera au loin, *la fonction guerrière du cheval c'est de disperser l'ennemi qui fuit pour l'exterminer*, la charge de cavalerie provoque l'écartement de la masse des

1. F. BENOIT, *L'héroïsation équestre*, Ophrys, 1954.

2. Voir le colombier, ses fonctions politiques et économiques au Moyen Âge.

fantassins comme la charge d'explosif, celui de la masse des murs, des remparts.

L'écart de la vitesse et de la violence entre la piétaille, ceux qui combattent à pied, et ceux qui combattent à cheval, provoquera la disqualification des premiers (tout comme l'animal de charge avait disqualifié la femme-de-bât), avant qu'un écart supérieur ne discrédite à son tour l'ensemble des vecteurs métaboliques au profit des moyens de transport technologiques.

La violence de la vitesse n'est qu'une extermination, monté sur sa monture, enlevé par sa rapidité, le passager n'est qu'un mort qui chevauche ¹ à la fois élevé et enlevé, l'homme monté ne s'appartient plus réellement, il appartient tout entier à la violence du coursier et, de même que le terme « enlever une position » signifie militairement la prendre en la traversant, « s'enlever au galop » de son cheval signifie pour le chevalier, quitter la terre, perdre pied dans une errance accélérée.

La vitesse ressemble à la vieillesse, à la mort, cette mort qui frôle ce mal qui emporte et enlève aux siens, monter sur l'animal ou dans le véhicule automobile, c'est se préparer à décéder au moment du départ pour renaître à l'arrivée (mourir un peu...). Dans l'attente du voyageur, la vitesse s'identifie à un vieillissement prématuré, plus le mouvement s'accélère, plus le temps passe vite et plus l'environnement se prive de signification, le déplacement devient une mauvaise plaisanterie : « Les voyages les plus courts

1. « Je vis un cheval de couleur pâle et celui qui le montait était la mort et l'enfer le suivait », *Apocalypse*, chapitre 6, verset 8.

sont les meilleurs! » dit-on. Semblable au trépassé, le passager n'est plus de ce monde et si la *liberté du mouvement* (*l'habeas corpus*) apparaît comme la première des libertés, la libération de la vitesse, la *liberté de vitesse*, semble l'achèvement des libertés ¹. En fait, la course surgit de l'histoire comme une sublimation de la chasse, la vitesse perpétue la chasse et la mobilisation, l'extermination. La hiérarchie dromocratique de la vitesse renouvelle la noblesse : *vitesse oblige!* pourrait-on dire. Société de course, société de chasse, la dromocratie n'est que l'organisation clandestine d'une chasse (sociale et politique) où la vitesse serait le profit de la violence, une société où les classes de richesse masqueraient les classes de vitesse. Dernière « économie de la violence », où la transmigration des espèces se survit au-delà du portage, dans la « révolution des transports », où la chevauchée, métempsy-cose des origines, s'illustre par le mythe du centaure ² mais aussi par celui de l'automobiliste.

Le progrès de la vitesse n'est que la libération de la violence, nous avons vu que l'élevage et le dressage étaient des formes d'économie de la violence ou si l'on préfère, les moyens de rendre celle-ci durable voire illimitée. La conservation de l'énergie métabolique n'était donc pas une fin mais une orientation de la violence : le *moyen de la prolonger dans le temps*, le moteur technologique, résultat de la longue quête du *perpetuum mobile*, aboutira à libérer cette violence. Deux types d'interrogations viennent alors à l'esprit :

1. Il suffit de constater l'ensemble des contraintes et des contrôles du système autoroutier pour le vérifier.

2. G. DUMEZIL, *Le problème des centaures*, Guenther, 1929.

Comment a-t-on deviné le véhicule dans l'animal? le moteur dans sa chair?

Comment le primate a-t-il éprouvé le désir de s'accoupler à la monture? de quelle séduction s'agit-il là?

Ce désir d'un *corps étranger* après celui du *corps différent* de l'hétérosexualité, me semble par bien des points, un événement majeur, une invention comparable à celle du feu, mais une innovation tombée dans l'oubli qui entoure l'animalité.

De la *zoophobie* qui signale les chasses primaires et qui aboutissait au carnage à but alimentaire immédiat, on parvient à cette *zoophilie* du dressage de l'animal à fonction véhiculaire...

Comment est-on parvenu à dépasser les nécessités de la subsistance? Comment a-t-on deviné le moteur au-delà de la réserve de viande sur pied? le moyen de locomotion en deçà de l'alimentation?

De quelle économie, de quel mode de subsistance s'agit-il dans l'entretien coûteux d'un *grand animal de course*?

La domestication apparaît comme un aboutissement quasi fonctionnel de la prédation, l'effusion de sang était un gaspillage de la violence, le gardiennage de l'animalité semi-sauvage, et surtout l'élevage qui lui succède, réalisent un premier type d'économie. La domestication est une forme de *conservation de l'énergie* nécessaire à la subsistance. Avec le dressage de la monture, celle-ci subit une mutation : l'économie de la violence n'est plus celle du chasseur dans l'éleveur mais celle de l'animal chassé : dans la monture, on conserve l'énergie cinétique, la vitesse du cheval et non plus les protéines; d'une économie de subsistance directe puis indirecte, on passe à une éco-

nomie de survivance, l'animal de locomotion ne servant pratiquement qu'au combat, son passager ne sera qu'un *parasite*, le corps de l'animal de course n'étant qu'une première *fabrique de vitesse*, un moteur, ce *moteur à vapeur* dont le « cheval » indique encore aujourd'hui la puissance.

Alors que dans la chasse, le *chasseur* visait à stopper le mouvement de l'animalité sauvage par un abattage systématique, dans la domestication, l'*éleveur* se contente de le conserver, enfin, grâce au dressage le *chevaucheur* s'associe à ce mouvement, en l'orientant et en provoquant son accélération. Du désir de mort au désir d'incorporation, on assiste semble-t-il à un phénomène de *métempsycose du vivant*, le couple affronté des origines ne forme plus qu'un seul corps, comme dans le mariage, c'est le désir érotique d'un appareillage qui provoque au départ.

Mais à cet instant, la course devient la forme supérieure de la chasse, le *déchaînement de l'au-delà*, d'un au-delà des corps physiques, territoriaux et animaux, image du délire et de la possession qui deviendra dans les croyances médiévales, cette « chasse infernale » où le cheval acquiert une dimension apocalyptique, où les quatre cavaliers symbolisent la fin des temps et l'extermination de l'histoire.

Après avoir signifié la suppression des distances par la vitesse de la course, le déchaînement de l'au-delà signale l'anéantissement du temps. La vitesse du coursier symbolise l'épouvante de la Fin mais il faut bien remarquer que la peur et la vitesse sont effectivement associées : dans le monde animal, la rapidité est le fruit de la terreur, la conséquence du danger. En fait, la réduction des distances par l'accélération

du mouvement est l'effet de l'instinct de conversation. *La vitesse n'étant que la production de la peur*, c'est la fuite et non l'assaut qui provoque l'écart brutal, l'emballement. La constante acquisition de vitesses supérieures n'est donc que la courbe de croissance de l'angoisse, en ce sens, la « révolution des transports », en produisant au XIX^e siècle, la fabrique de vitesse, industrialise l'épouvante : *le moteur fabrique la peur*. La vitesse de déplacement n'est que la sophistication de la fuite et non de l'assaut, comme le prétendait la philosophie fasciste des années trente (« Toute grandeur est dans l'assaut », autrement dit, dans le déchaînement de l'au-delà des corps et en particulier du corps territorial...). Malheureusement pour les « futuristes » cette manœuvre en campagne n'est jamais qu'une *fuite en avant*, une prévention de la fin et non une projection de l'avant!

Si la distance est le lieu, elle est aussi le corps. Fondre, se précipiter, c'est aussi et dans un même temps : fondre, dissoudre... nous retrouvons ici la fonction véhiculaire du cheval de guerre (skedastos), disperser, écarter l'ennemi, mais aussi s'écarter, au-delà de l'horizon familial.

« La peur est cruelle, dit une sentence nordique, elle ne tue jamais, mais elle empêche de vivre. » La sublimation de la chasse dans la course aboutit aussi à cette interdiction de séjour...

Revenons à l'invention du vecteur. Très tôt, la promptitude du mouvement animal a dû émouvoir le chasseur et l'instantanéité des réflexes du gibier, le fasciner. Inversement, pourchassé par le fauve ou l'ennemi, le chasseur a dû voir à son tour dans l'accélération de ses performances une véritable muta-

tion. Il a deviné dans l'épouvante, la puissance, et dans ses forces décuplées par la peur, un « armement » occasionnel redoutable. L'aptitude au mouvement accéléré lui est apparu comme aptitude à la survie, avant l'invention des outils spécialisés dans la mise à mort, le mouvement était au corps combattant ce que la portée allait être à la puissance des armes de jet : une question de distance critique, un problème de recul et pas uniquement de pénétration.

Il est d'ailleurs significatif de remarquer que l'allongement des armes de poing a été le résultat du développement de la cavalerie. Si les outils *prolongent* le corps de l'homme et le prolongent fort loin, grâce au projectile, c'est l'invention de la monture et du véhicule qui aboutira à sa plus grande extension, la monture sera le premier « projecteur » du guerrier, son premier système d'armes. « Au début du second millénaire avant notre ère, le poignard de cuivre alors employé dans la région égéenne, donna naissance à la dague, arme plus longue qui se répandit dans toute l'Europe centrale. La dague avait une grande valeur pour le soldat à pied, mais pour les cavaliers, une arme plus imposante était nécessaire, c'est donc chez les cavaliers du dernier âge de bronze que la dague donna naissance à l'épée », et plus loin, le général Fuller précise : « L'augmentation du nombre des cavaliers armés de lances et d'épées amena la suppression du marteau et de la hache de guerre de l'habitant des steppes. » En fait, il s'agissait pour ces deux dernières catégories, d'outils plus que d'armes. C'est l'*allongement* qui fera du couteau de chasse une arme spécialisée et de l'épieu, une « lance »... d'une série de prothèses polyvalentes on passe à « l'arme-

ment » qui selon Sun Tsé n'est qu'un « outillage de mauvais augure », une prothèse obscène, littéralement... et ceci afin de compenser par le recul, la vitesse et l'élévation de la monture... Nous avons vu précédemment, qu'avant la domestication et le dressage du coursier, la femme avait contribué à prolonger le combat au-delà du duel, avec le cheval, cette prolongation s'étendra non seulement à la guerre et à sa durée mais aussi à l'ensemble de ses moyens : armement, logistique, infrastructures, etc.

La prolongation et le prolongement s'identifient à la protection et à la défense, la « guerre prolongée » du paysannat, qui s'est survécu jusqu'à l'époque contemporaine, s'esquisse dans ce transfert de la femme au cheval, puis au char et à la route, l'espace militaire se développe, le cavalier parasite de la monture, laisse place à la machine à circuler, l'attelage renouvelle le couplage et nécessite l'aménagement de la voie, c'est-à-dire le vide, la désertification et la rectification du chemin. Premier « glacis militaire », la route n'est qu'un défrichement linéaire offert à la « divine célérité » du char de guerre, terre brûlée par les véhicules, surface décapée, la voie instrumentale mésopotamienne se veut indépendante des milieux traversés, abstraction géométrique, uniformité, unidirectionnalité, la vitesse provoque le vide et le vide, le vite...

Après l'animal de bât, l'animal de trait, ce trait qui s'étire et s'allonge au-delà des sinuosités du chemin, cette droite qui préjuge du déplacement en provoquant la violence du mouvement, cette infrastructure, ce « véhicule statique » qui n'est rien d'autre que le mémorial de la célérité de la peur. L'acier qui

s'étire en avant dans l'épée, dans la lance, l'arme blanche comme le rail, comme la route, qui fuient vers l'horizon dans un mouvement de choc et de distanciation, signalent une même violence, un même effroi.

Toujours en Mésopotamie, il y a une possession de la terre qui est liée aux techniques de la « guerre de course », le monarque distribue le territoire à une élite du mouvement, *ceux qui passent vite possèdent la terre*. D'autre part, les meneurs de chars ont des charges administratives importantes, les équipages exerçant une surveillance globale au profit du pouvoir central. A Rome, on retrouve le *cheval-étalon* dans l'aristocratie des éleveurs de la première communauté puis, avec l'Ordre équestre romain et l'octroi par l'État du « cheval public », nous remarquons que cette élite de la vitesse est en fait, militaro-économique. Parmi les chevaliers de l'*equite romani*, on trouve des préfets, des tribuns, mais aussi des « négociants militaires » ; comme le constate Nicolet : « Cette seconde aristocratie si influente, et qui joue dans les *publica* et les tribunaux un rôle financier et politique si important, n'a jamais perdu le caractère que lui conférait ses origines militaires ¹. » Le « cavalier-banquier » administre des biens meubles et transportables. Son enrichissement est la conséquence des transferts et de leur célérité, le profit de la guerre résulte du caractère portatif des valeurs, sans déplacements du butin, la guerre devient futile, économiquement s'il n'y a rien à emporter, le profit cesse.

1. NICOLET, « A propos de l'Ordre équestre » in *Problèmes de la guerre à Rome*, Mouton, 1969.

En résumé, depuis les « chasseurs-éleveurs » jusqu'aux « marins-pirates » en passant par les cavaliers et conducteurs de chars, l'élite du mouvement représente un ordre méconnu et mésestimé sans lequel l'accumulation aurait été impossible. L'accumulation de l'énergie et de la vitesse dans les vecteurs de transport (montures ou vaisseaux) est indispensable à la capitalisation des biens et des richesses, le caractère occulte de cette « société de course » dromocratique indique la dimension stratégique des politiques vectorielles menées au cours des âges.

Désir d'un corps métallique, le passager enclos dans l'habitacle automobile répète l'accouplement premier. Comme si l'Occident matérialiste, avec la révolution des transports, installait sa métempsychose dans le présent des corps; sans attendre les transmutations de la naissance ou du décès, l'industrie du mouvement accélère les transferts, d'ici à là, de l'un à l'autre, nous « appareillons », enfermés dans l'écart des vitesses, emmurés dans l'énergie du voyage, nous sommes moins des gars, des garces, que des gares.

Lieu d'éjection et non plus d'élection, le territoire devient la lisière d'un incessant cabotage : débarquement, embarquement, *rupture de charge*, les rythmes techniques nous composent et nous décomposent sans cesse. L'excès de vitesse est une école de conduite, elle nous exerce au réflexe, à la réaction, comme l'écrivait hier Marinetti-le-fasciste :

« Notre cœur n'a pas la moindre fatigue!
car il s'est nourri de feu, de haine et de vitesse. »

Le grand véhicule

« Si nous arrivons tous, sur toute l'étendue de nos réseaux, à respecter l'heure à la seconde, nous aurons doté l'Humanité de l'instrument le plus efficace pour la construction d'un monde nouveau. »

Audibert, ingénieur ferroviaire.

Avec l'invention du véhicule dans l'animal, l'homme accède à l'une des toutes premières formes de relativité, son territoire ne sera plus jamais ce qu'il était, la célérité du coursier l'en détachera progressivement. Les lieux deviendront des points de départ et d'arrivée, des rives que l'on quitte ou que l'on aborde, la superficie ne sera plus que la lisière du cabotage équestre. En selle ou pied à terre, les cavaliers muteront le corps territorial en autant d'embarcadères et de débarcadères, seuils de « rupture de

charge » que la révolution du transport féminin avait déjà esquissés ¹.

En permettant le franchissement en élévation de plus vastes étendues, le corps de l'animal devient un *corps-pont*, un pont mobile, là où celui de la femme n'était qu'un précaire *corps-passerelle*, celui du cheval devient l'attribut du hipparque et à travers lui du monarque, ce *pontife* qui capte et oriente les énergies animales. Bien avant l'arche des sédentaires, le corps de la monture ébauche la construction du pont qui enjambe la distance du fossé, l'écart de la rivière; la fonction symbolique du cheval qui disperse (*skedasos*) l'ennemi, se double d'une fonction d'échange, la monture devient un « carrefour en élévation », littéralement, un *échangeur*, ce que la tradition cabalistique lui reconnaît d'ailleurs... Pour finir, ces points, ces ponts produiront le *port*, ce lieu où l'animal met bas son chargement, se minéralisera dans l'architectonique de la *porte*, véritable « port en terre » de la mouvance caravanière, boîte de vitesses où se troque la valeur d'un mouvement contre l'octroi d'une tarification de la pénétration qui répète, dans l'économie cette fois, le pouvoir de rupture de la charge de cavalerie, cette « charge de rupture » qui provoquera le développement progressif des remparts urbains érigés contre l'assaut des vagues animales comme le quai contre celles de l'océan. En fait, la poterne en chicane qui laisse avaricieusement passer la voie de communication est semblable à l'entrée du port fortifié, entre les tours de défense de l'enceinte urbaine

1. La *rupture de charge*, terme technique qui indique un changement de véhicule.

et celles de la citadelle portuaire, une même « liquidation » s'opère : dans l'exemple de la « porte », il s'agit de la turbulence du flux sec des passagers qu'il faut contrôler grâce aux artifices des abords, dans celui du « port », il s'agit du flot qui porte les vaisseaux, la défense est alors double puisqu'il faut se protéger des mouvements liquides et de la marée par l'érection du quai, mais aussi de la manœuvre des navires. Dans la cité continentale, l'entrée n'est qu'un « port à sec » où les défenses encadrant l'accès reposent sur le fond du lit de cette banlieue proche où les dénivelées ont été aplanies, décapées, afin de contrôler plus aisément les divers mouvements. Cette possibilité portuaire et douanière d'embrayer et de débrayer les mouvements internes et externes est l'essentiel d'un art de la fortification occidentale que la gare et l'aérogare perpétueront.

La poliorcétique ferroviaire aboutira à cette théorie des réseaux que le chemin de terre ne retrouvera que plus tard dans l'instrumentation autoroutière ; la projection de l'arme blanche du rail contribuera à perfectionner la politique vectorielle de l'assaut.

La rupture de charge du rempart, comme de toute édification durable d'ailleurs, a masqué la charge de rupture qui l'avait occasionnée. Comparable en tous points à la dialectique de l'arme et de la cuirasse, celle du transport et du port n'est jamais réellement reconnue, malgré la problématique douanière, la question des frontières demeure une « question de logement » et non celle d'un front du mouvement et de sa vitesse.

En somme, le désir d'appareillage du passager pour sa monture est comparable au rite de passage

du mariage, comme dans celui-ci l'interconnexion et le départ sont liés, ce que la danse signale encore avec les termes de *cavalier* et de *cavalière*... Cependant, si hier dans l'héroïsation équestre, le cheval suggérait la présence du cavalier absent, actuellement le couple des danseurs suggère l'absence de la monture. Nous devrions nous inquiéter de cet oubli du vecteur animal dans les rythmes chorégraphiques, l'accouplement sexuel a trop occulté l'acte du tact, l'attouchement organique préliminaire de la jonction des corps, depuis la poignée de main, le bras sur l'épaule ou autour de la taille jusqu'aux diverses conjonctions du travail collectif et du jeu, jusqu'aux « galop » et « quadrille », ces accouplements zoo-chorégraphiques du siècle dernier. Chacun de ces attelages ébauche un appareillage, la mise en scène d'une rupture de charge à la fois effective et affective où la proximité corporelle se joue et se remet en cause constamment. En ce sens, *l'invention d'un partenaire animal directement interconnecté au corps humain me semble un événement comparable voire inséparable de l'exogamie.*

L'accouplement du passager et de la monture participe d'une économie de mutation, c'est une greffe propice aux performances du couple moteur où le cavalier fait fonction de guide de l'allure. Esprit d'anticipation, le conducteur du mouvement devient aussi son accélérateur grâce à l'innovation occidentale de l'éperon, symbole majeur de la chevalerie féodale.

L'appareil composé du fondu-enchaîné de l'homme monté sur sa monture complète l'unité exogène du couple hétérosexuel.

L'attelage exogamique du corps équestre et du corps pédestre participe de la même régulation

externe : la femme vient d'ailleurs, elle est enlevée et le vecteur animal est parfois le moyen de ce transfert; dans la Chine ancienne par exemple, le transport de la fiancée dans le char rituel constituait, du point de vue juridique, l'acte essentiel du mariage comme pour signifier à quel point *le voyage et les noces sont associés*, comme si le mariage exogamique n'était que l'emblématique du voyage commun des étrangers.

Trois couples s'imposent alors dont le dernier est rarement mentionné :

- le couple homosexuel du duel;
- le couple hétérosexuel du mariage;
- le couple transexuel du voyage.

L'institutionnalisation du rapt nuptial participe de la logique de l'enlèvement que recèle le mouvement accéléré de la course, en tant que substitut de la chasse. Le détachement du corps géographique et territorial, grâce à la domestication du corps animal comme vecteur de transport, est aussi l'inauguration d'une dé-socialisation. Si hier, dans l'unité de voisinage, l'autre était à la fois connu et reconnu dans la répétition quotidienne des rencontres, avec la révolution du transport, ce voisin deviendra un « spectre » que l'on ne reverra qu'accidentellement, l'étranger demeurera caché parmi nous... Le désenclavement ne favorisera pas seulement une meilleure communication des groupes, le perfectionnement de l'échange, il provoquera aussi cette *présence passagère* de l'autre : tel homme côtoyé un instant disparaîtra à jamais, cette accoutumance cinétique à la disparition soudaine du congénère aura le caractère tragique d'un divorce social; la présence corporelle de

l'autre semblable perdra de sa réalité, comme passant, comme passager, l'autre se verra identifié à son image cinématique des millénaires avant l'invention du cinéma, la fugacité du cavalier participera d'un même phénomène de persistance rétinienne où l'irréalité de la course chassera cette fois la réalité physique des corps au profit de la redoutable persistance des signes.

Nous vivons aujourd'hui dans cette accoutumance dramatique à la métastabilité urbaine et nul apparemment ne s'inquiète de fréquenter à chaque instant des fantômes : telle femme aperçue dans la rue ne sera vraisemblablement jamais revue et ainsi de la quasi-totalité de ceux qui nous entourent, la rencontre d'une relation de voisinage n'étant plus qu'une brève rencontre...

A l'inverse, imagine-t-on cet univers de stabilité où l'étrangeté était l'exception et la relation des corps, la règle ? C'est pourtant ce renversement qu'opère la révolution du transport animal, l'innovation de la monture à la fois « fabrique de vitesse » et machine de disparition à vue... jusqu'à cette machine à vapeur qui entrera un jour en gare de La Ciotat, jusqu'à cette caméra que Fromiaut, l'inventeur du travelling, juchera sur un train et jusque dans l'ascenseur de la tour Eiffel.

La machine d'enregistrement des images profitera à son tour de la violence des premières « machines de prise de vue », ces véhicules rapides qui permettaient de voir « défiler » comme à la parade, les plans et les reliefs des territoires parcourus. Malheureusement, cette illusion d'optique provoquée par la vitesse, produit un double phénomène : si dans

l'emportement du mouvement accéléré le passager contemple des choses qui ont l'air de se mouvoir alors qu'elles demeurent et qu'il passe, dans la vie urbaine actuelle, à l'inverse, ceux qui nous entourent ont l'air de demeurer, d'être nos voisins, alors qu'ils vont disparaître à jamais.

Nous remarquons donc que la *liquidation* du monde se poursuit, la liquéfaction du port (de la gare, de l'aéroport) se double de l'extermination du passant dans le transport. L'autre, l'alter ego n'est plus identifié que par la plus ou moins longue fixité de son image de marque; le partenaire social n'est plus tant un « sociétaire » à part entière qu'un « temporaire » dont la fugitive présence (politique, culturelle) se restreint sans arrêt.

Constatons au passage que la révolution ferroviaire nous est venue d'une *puissance maritime* qui perfectionna à tel point le « sport du transport » qu'elle en fit toute une politique. C'est de l'insularité britannique que nous est venue cette exigence, nouvelle pour des continentaux, d'un *confort du déplacement*. Cette idéologie anglo-saxonne du « bien-être » se retrouve à la fois dans le mobilier bourgeois du XVIII^e siècle et dans la mobilité maritime puis ferroviaire, *le corps conforté du voyageur devient complémentaire du corps assisté du sédentaire*. C'est l'écossais Mac Adam qui invente en 1815, ce revêtement de la chaussée qui donnera plus de souplesse à la voie de circulation rapide. Quant aux meubles qui simulent dans les appartements la cabine du vaisseau, ils nous viennent du même horizon. L'élément marin et son bercement propre à l'assoupissement deviennent une norme du confort anglo-saxon. L'adage de la

métempsychose orientale « *tout corps mérite miséricorde* » devient celui d'une certaine gentry avant d'être celui de toute l'occidentalité. En fait, la fabrication des vitesses techniques a contribué à disqualifier les vitesses métaboliques : *le corps locomoteur de l'homme de bien mérite la miséricorde de l'assistance*, ce qui faisait hier son prestige comme celui de la monture animale, sa musculature, devra être protégé de l'agression de la vélocité des vecteurs. Il faudra amortir à la fois la route, la caisse du véhicule et les sièges. Toute une *politique du soulagement* se développe à cette époque. Avec l'emballlement de la machine motrice, il faudra promouvoir la valeur de l'emballage corporel du passager, ce voyageur engoncé dans sa houppelande matelassée, dans les bras de son fauteuil, image d'un *corps momifié qui se meut* et que la pratique britannique des « sports » tentera de réveiller, voire de ressusciter lorsqu'il arrivera à bon port... Que ce soit celui du meuble ou de l'immeuble, le confort nous trompe, il nous induit en erreur sur la situation de notre corps. Le confort n'est qu'un piège subtil où nous tombons de tout notre poids, l'accoutumance à l'aisance d'une assistance est comparable à celle d'un narcotique, elle nous prive des réalités physiques du corps propre comme de celles des lieux traversés. Avec les hautes vitesses qui ne sont que l'un des aboutissements du confort, nous sommes dupes de la durée du voyage. Dopés par les coussins, par la profondeur des sièges, dupés par la célérité de la course, nos journées deviennent autant de « journées des dupes », l'accoutumance au confort nous fait perdre le sens du toucher, le contact musculaire des matières et des

volumes, au profit d'une série d'effleurements, de frôlements et de glissements furtifs.

L'effet de surface des choses, le tact des sols sont définitivement esquivés par l'amélioration du « bien-être », grâce à l'interposition d'éléments médiateurs destinés à nous faire perdre complètement le contact avec les matières premières.

Enveloppement, mise sous housse qui dissimulent la dure réalité, un peu comme l'automobilité accélérée voile l'image des paysages traversés, le rembourrage des sièges ou la doublure des vêtements détruisent toute localisation, toute possibilité de se repérer.

En somme, le confort n'est qu'un ensemble de ruses qui vise à faire disparaître ces infinitésimales incommodités qui ne sont rien de plus pourtant, que la preuve de l'existence d'un poids, d'une envergure, et d'une motricité naturelles.

C'est encore pour ruser avec l'adversaire mais aussi avec notre propre fatigue, que nous avons sans cesse perfectionné ce véhicule qui nous emporte en reposant nos membres inférieurs. Si le siège soulage nos jambes du soutènement de notre masse, la voiture ou la monture soulagent encore bien davantage de la fatigue du chemin, mais cette *économie de l'épuisement* masque celle de la violence; les subterfuges de l'assistance dissimulent habilement que le confort du corps assisté n'est rien d'autre qu'une *domestication sophistiquée*, l'immobilisation progressive des corps physiques dans l'encastrement du meuble, dans l'encadrement de l'immeuble, illustrent l'illusion « démocratique » de l'intégration (sociale et spatiale), illusion d'un système concentrationnaire qui n'est finalement

que le système véhiculaire de la transhumance d'une société effectivement dromocratique.

Imperceptiblement, la voie reproduit le convoi, l'alignement de la troupe; véritable ordre de marche, sa bande de roulement nous rassemble en colonne pour le défilé du voyage accéléré. Cette rectification de la tenue des corps en mouvement, répète celle du corps animal dressé, l'homme pressé est un homme redressé, en rang par deux, par trois, la route à plusieurs voies inscrit le défilé des convois dans la traversée des paysages conquis. Victoire du défilement ou défilé de la victoire, la voie rapide institue l'invasion comme le parcellaire colonial, l'occupation... la voie installe sa première ligne, son front de conquête du temps, ici comme ailleurs, vaincre c'est avancer et le parcellaire en bande interminable de la voie de pénétration n'est qu'une forme dynamique de la colonisation, la voie instrumentale rectifiée pour l'accélération n'est qu'un camp de « déportation », la pénitence des asilaires modernes vient du caractère linéaire et continu du mouvement et non plus seulement d'une incarcération. La route qui provoque la colonne des véhicules provoque encore la colonisation des passagers, déportés du travail, déportés du loisir, qu'importe! Cité de transit d'une dernière guerre où se perfectionnent à l'infini la domestication et la normalisation des usagers.

Lieu d'éjection et non plus d'élection où la transmigration alternée renouvelle la classique transplantation territoriale, il semble bien que le transfert soit

indispensable à l'État. L'appareil d'État n'est en fait qu'un appareil de déplacement, sa stabilité paraît assurée par des séries de processus gyroscopiques de délocalisation et de relocalisation momentanés. Revoyons un instant le monde péruvien, malgré sa faiblesse motrice due à l'absence du cheval, il pratique l'écart, cet écart qui lui sera fatal lors de la venue des cavaliers occidentaux : « Au pays de l'Inca, les frontières et les provinces subjuguées étaient défendues par des garnisons, les points stratégiques étaient gardés par des forteresses, *la pacification s'effectuait au moyen de transplantations* : les colonies de tribus conquises étaient installées dans les régions sûres et l'on établissait des colonies de la race dominante dans les provinces soumises ¹. » On remarque que la « pacification » s'obtient ici comme ailleurs par un déphasage complet des vainqueurs comme des vaincus, une même pratique s'opère dans les *reducciones* guaranis. *Le transport est au cœur de l'appareil d'État comme il est au cœur de la guerre*, par ces nécessités logistiques dont la femme de charge avait assuré les prémices. Néanmoins, ces déplacements ne sont encore que des déplacements dans l'espace, une transplantation locale et pas encore *une transmigration dans le temps de l'accélération*; les faibles et irrégulières performances des vecteurs sont alors incapables de provoquer une révolution dromocratique de l'État, au-delà de l'enclos, des limites de la ville ou de la région. Le déphasage s'effectue au moyen de la conquête territoriale, il ne s'effectue pas encore par la conquête du temps. Si l'invasion contribue à fonder le droit public, sa vitesse

1. M.-R. DAVIE, *La guerre dans les sociétés primitives*, Payot.

n'est pas encore la Loi du monde, l'État c'est *l'état de siège* des citadelles, ce n'est pas encore *l'état d'urgence* des vecteurs. La délocalisation est pratiquée par le moyen des colonies de peuplement en attendant d'être réalisée par le mouvement perpétuel des colonnes de véhicules, et cela durera jusqu'au XIX^e siècle, où le ferroviaire contribuera moins à consolider la conquête coloniale qu'à préparer cette mutation historique que l'illusionnisme contemporain intitule encore *décolonisation*. La « libération des colonies », consécutive au passage de l'ère des transplantations à celle des transmigrations, n'est en fait que le signe le plus clair de la *déterritorialisation*, elle annonce l'avènement d'un « État d'urgence » anational, au-delà du vieil état de siège citadin, puis national, où la capitalisation de la vitesse atteint un tel degré que l'ancienne géopolitique tend à devenir une simple chronopolitique, véritable *guerre du temps*, au-delà de celles de l'espace et des territoires.

Comme le déclarait Lamarche en 1846, « Qui dit *grande colonie* profère un non-sens si par ces mots il n'entend pas *grande marine*. » De même, parler actuellement de *décolonisation*, c'est entendre *liquidation du territoire*.

La *déterritorialisation* inaugure la sublimation de la pacification domestique, l'achèvement des grandes transplantations de colons annonce l'âge des transmigrations massives et accélérées : après l'*ex-colonisation*, l'*endo-colonisation*, l'accélération de la mise à l'écart, l'incessante agitation quotidienne alternée et non plus l'installation au-delà des frontières métropolitaines, les cycles gyrovagues du travail et du loisir et non plus l'ostracisme de la déportation. « Cette

masse d'individus que la plus petite unité militaire présente au regard unie en un voyage commun » que décrivait hier Clausewitz, le *transport en commun* le généralise aujourd'hui; le transport est devenu la civilisation. Les longs convois autoroutiers des vacances comme ceux des trains de banlieue de l'itinérance prolétarienne définissent une *isobare politique*, une nouvelle frontière, littéralement un dernier front, celui du mouvement et de sa violence. Hier encore, le géographe allemand Ratzel définissait la guerre comme la promenade de sa frontière sur le terrain de l'adversaire, le front n'étant qu'une frontière baladeuse, sa ligne, qu'une isobare militaire. Désormais, cette ligne de front passe à l'intérieur des villes, au sein des campagnes et le voyage commun du corps expéditionnaire se mue en une incessante itinérance du trafic des masses. Les voies de communication rapide sont l'avant-dernière figure de la fortification, mais une fortification qui s'identifie de nouveau, comme dans l'ère pastorale, au temps gagné et non plus à l'obstacle permanent. Si la promptitude est bien l'essence de la guerre, c'est aussi celle de l'État moderne. « Arme du train des équipages », l'ensemble des réseaux de communication fonctionne comme le dernier lieu/non-lieu du pouvoir politique en agissant dans toute la profondeur du dispositif de l'appareil d'État. « Une armée est toujours assez forte quand elle peut aller et venir, s'étendre et se replier, comme elle veut et quand elle veut. » Cette phrase du vieux stratège chinois Se Ma donne la dimension pneumatique de la cité de transit ou plutôt, de l'indicible transmigration sociale, image vectorielle d'un combat sans bataille mais non sans peur, dont l'ex-

termination s'étend à l'univers et dont les victimes jonchent les champs de l'excès de vitesse. Au début de la révolution des transports, le maréchal von Moltke s'était écrié : « Nous préférons la construction de chemin de fer à celle de fortification », phrase que l'on aurait pu interpréter comme pacifique si l'invasion de la France en 1870 n'avait apporté un cruel démenti à l'idéologie du « progrès par la progression de la vitesse des transports ». Quoi qu'on dise, vaincre c'est toujours avancer, et prendre de la vitesse c'est toujours prendre le pouvoir, puisqu'il y a toujours un dromocrate pour déclarer, comme Frédéric II à propos des Autrichiens : « Indolents dans leurs mouvements, lents pour l'exécution de leurs projets, ils regardent le temps comme à eux. »

Ne l'oublions pas, nous sommes tous des Autrichiens, le lent et le violent s'affrontent dans cette « lutte des classes de vitesses » qui se poursuit depuis l'innovation du premier soutien logistique de l'espèce, la femme de charge. Les transports commandent la production, y compris la *production de la destruction*, puisque le problème du transport est parallèle à celui des munitions, la rapidité de l'action dépendant toujours de l'état du système logistique. Après les revendications ferroviaires de von Moltke, c'est Luddendorf qui constate en 1918 : « La victoire des Alliés, c'est la victoire des camions français sur le chemin de fer allemand. » Ce n'est plus la victoire d'un peuple ou d'une nation ou même d'un général, c'est celle d'un vecteur. Le lieu de la guerre ce n'est plus la frontière qui borne le territoire, mais là où se meut la machine de transport. Et, au début de la Deuxième Guerre mondiale, le général Gudérián, praticien de

la *Blitzkrieg*, conclut : « Là où se trouvent les chars, là est le front. » Il complétait ainsi les visées de Goebbels, qui prétendait déjà en 1929 : « Qui peut conquérir la rue, conquiert aussi l'État. » Tout est front désormais, puisque tout est mobilisé en permanence et en tous terrains. Là où se trouve la machine de voyage, là est l'État, les pays ont disparu dans le non-lieu de l'État d'urgence, l'espace territorial s'est évanoui, seul demeure le Temps – mais le temps qui reste.

Désormais, chaque vecteur administre le temps du passager en l'expulsant dans le déchaînement de l'au-delà, la vitesse est le progrès de la violence en même temps que son profit; au-delà du corps territorial, chaque vitesse constitue un fugace « département du temps » où l'ancien rôle des lieux disparaît dans l'anéantissement géographique des distances. La voie rapide n'est pas une voie de communication, mais le camp de concentration de la rapidité; la ségrégation et l'incarcération proviennent de la violence du déplacement bien plus que des divers contrôles policiers. *Colonie routière* semblable à l'escalier de Mauthausen, que les automobilistes prolongent par les performances accrues de leurs véhicules, par le péage ou le procès-verbal qui sanctionnent les vitesses excessives bien plus que l'excès de la vitesse.

En réalité, avec la révolution dromocratique des transports, c'est l'administration du Temps qui s'ébauche. Au travers du culte de l'Heure ferroviaire transparaissait déjà le souci de dominer la durée bien plus que les lieux. Le désir de conquête de Frédéric de Prusse devient celui de tout État industriel : *ce n'est plus l'invasion qui fonde le droit mais sa vitesse, la vitesse pure*. La droite ligne de la voie de pénétration indis-

pensable à sa célérité symbolise aussi l'extermination du droit public, l'urgence fait littéralement implorer les structures politiques traditionnelles. En contractant les distances, elle fait intervenir, dans chaque secteur de la vie publique, les forces de l'ordre de marche. Sous les vertueux prétextes de risques et de dangers résultant de l'accélération des relations, le projet d'un rigoureux aménagement du Temps, après celui de l'Espace, tend à devenir celui d'une *prévention de l'instant...*

La défense en se métamorphosant en une « sécurité intégrale » accomplit enfin la perfection du principe de fortification que Vauban énonçait ainsi : « La guerre doit être immédiatement superposable à tous les lieux habitables de l'univers. »

Puisque le mouvement commande l'événement, il convient de s'interroger sur l'émergence de la logistique comme facteur essentiel de l'essor des techniques. En fait, et malgré les Logistes d'une armée romaine experte dans l'organisation des marches et des retranchements, il faudra attendre le XVIII^e siècle pour que le terme de logistique soit employé. En France, à cette époque, il désigne le raisonnement appliqué aux problèmes posés par les déplacements et les ravitaillements de forces militaires en campagne, mouvements qui tendent alors à prendre une importance accrue dans la conduite des opérations offensives qui prennent désormais le pas sur les travaux de siège.

Comme le remarque le maréchal Montgomery dans son histoire de la guerre : « Lorsque la géné-

ralisation de la tactique offensive encouragea les chefs à rechercher l'ennemi pour le détruire, *il fallut plus de mobilité et d'espace*, cela s'associa avec un élargissement de la politique économique et les nécessités du contrôle d'armées massives. Puisque celles-ci ne pouvaient plus vivre sur le pays où elles opéraient, il devint essentiel d'assurer la sécurité de leur ligne de ravitaillement et inversement de couper celle de l'adversaire. *La capacité logistique rivalisa dès lors avec l'imagination politique.* » C'est l'aube de la guerre de mouvement, l'ébauche de la révolution du transport, mais aussi la résurgence prémonitoire de la *colonne*, de la *ligne*, qui aboutira à l'abandon de l'ordre serré et clos, tel un rempart de corps qui répétait la structure des places fortes et des murailles de pierres. Le carré ne resurgira plus désormais que pour former un môle défensif, le fameux « dernier carré » de l'échec, la défense des fleuves, également assimilée à une *ligne de front* et qui précédera de peu la *ligne de chemin de fer* comme ligne d'opération, lors de la guerre de Sécession américaine. Tout cela préludera à un événement poliorcétique et politique considérable : *la substitution de la percée à l'encercllement.*

Après la formation disciplinaire des troupes en carré à front massif dont Vauban avait précédemment réduit l'épaisseur de six à trois rangs en introduisant le fusil et la baïonnette en remplacement de la pique et du mousquet, *les formations linéaires deviennent la règle, de façon à exploiter au maximum la puissance de feu.* Ligne de feu, colonnes mobiles, encadrées et éclairées par une cavalerie dont de Guibert déclare que, ce qui compte, c'est « moins la profondeur de son dispositif que la quantité de vitesse dont

elle est capable ». *L'étirement des formations d'infanterie n'allait cesser de croître avec les progrès de la puissance des armes individuelles, jusqu'à isoler dangereusement le tirailleur.* Si la brigade de Gustave-Adolphe de Suède était au XVII^e siècle « une petite forteresse mobile avec des courtines et des ravelins », au XVIII^e, selon Frédéric II, « un bataillon est une batterie mouvante ». Comme le précise encore de Guibert en 1772, il devenait possible pour un chef, de partager ses forces principales *en colonnes offensives séparées, formant un réseau de détachements convergents.* Un général entreprenant, suggérerait-il, pouvait ignorer les forteresses qui obsédaient l'esprit du siècle et *marcher droit sur la capitale ennemie qui constituerait l'objectif principal.*

Cette vision, qui préfigure nos modernes réseaux de transport et particulièrement le réseau ferré français, se réalisa à l'époque grâce à l'amélioration considérable apportée aux voies de communication par le corps des Ponts et Chaussées, mais cette nouvelle conception du mouvement logistique exigeait encore un développement de l'organisation administrative du territoire dès le temps de paix. Ce passage sans transition du caractère statique et ponctuel des masses au mouvement perpétuel et linéaire de colonnes appuyées sur le cours d'eau ou la voie de communication inaugure, clandestinement, ce qui deviendra la révolution des transports, la percée substituée à l'enfermement, prélude au fractionnement des corps de troupe dont le « corps-franc » sera plus tard le modèle. On suit d'ailleurs très clairement dans l'histoire ce « mouvement » de l'armée du XVII^e au XIX^e siècle, avec tout d'abord cette stricte géométrie des corps de manœuvre, la ligne de file n'étant utilisée

que lors des défilés et des marches d'approche, la difficulté ensuite à organiser une mobilité de masse en l'absence d'un vecteur rapide autre que le cheval, l'ambition, enfin, d'inventer un nouveau combat, une guerre dynamique s'appuyant au mieux sur les infrastructures naturelles mais aussi sur ces nouvelles frontières, ces derniers *fronts du mouvement* que constituent les réseaux routiers et ferroviaires après les fleuves et les rivières.

Cette *ligne d'assaut* acquerra à la fin, avec une puissance de feu considérable, une vitesse de déplacement également considérable, réalisant la perfection du binôme feu/mouvement et donnant ainsi sa signification pleine au trait de la voie et à la linéarité de la troupe, *tout entière projectile* désormais, au point que le général Cluseret présentera en 1878 l'armée allemande comme « un projectile formidable lancé par une arme de précision : l'état-major ».

Le chemin le plus court est soudain devenu le plus violent chemin ; après le poignard prolongé dans l'épée, après l'épieu allongé dans la lance pour répondre aux nécessités de la cavalerie, lance qui perd sa valeur avec l'usage des armes à feu, c'est la colonne punitive qui s'étire au loin et c'est enfin toute l'armée projetée dans un assaut accéléré qui deviendra plus tard la guerre-éclair.

Contre cette force mouvante et mécanisée, le cuirassement de quelques pivots fortifiés pourra encore être utile comme frein, comme blindage régional, là où le terrain permet une pénétration massive ; c'est l'ère des *forts éclatés* qui répètent le fractionnement du corps de troupe en unités restreintes, jusqu'au degré zéro du commando. Précocement

désintégration d'un corps combattant organisé pour la persistance de la résistance et qui se disloque volontairement pour ne pas l'être involontairement du fait de l'adversaire.

La disparition dans la désintégration devient alors la dernière forme de la protection. S'il s'agissait hier, comme dans un jeu de cache-cache, de se dissimuler momentanément dans la forteresse en s'enfermant derrière l'abri des remparts pour ne pas être encerclé par l'assaillant, il faut aujourd'hui se dissoudre afin de ne pas l'être totalement, et définitivement cette fois. La citadelle, mausolée des sédentaires, cachait dans ses pierres une mouvante réalité nomade, ses remparts minéralisaient la valeur de la célérité de l'assaut, l'épaisseur de ses murs signalait la violence du choc, comme la route signale celle de la vitesse. La guerre de mouvement fera *fondre* cette fortification permanente en même temps qu'elle dissoudra le corps des masses combattantes. L'histoire de l'avant-garde est exemplaire, elle révèle cette progressive dissolution : les cavaliers scythes chargeaient en poussant devant eux leurs troupeaux de chevaux ; quant aux Mongols, ils opposaient au premier choc un front de prisonniers. Plus près de nous, au XV^e siècle, les Suisses, premier peuple en armes, feront échec à Charles le Téméraire en lançant contre ses troupes, à la bataille de Morat, leurs voyous, garçons perdus des banlieues helvétiques, à peine armés, sans commandement, libres de leurs mouvements et qui sèmeront la confusion dans les rangs du duc de Bourgogne en le trompant sur les intentions adverses, avant que n'intervienne la masse des paysans armés de longues piques et la cavalerie des marchands. On sait l'influence parti-

culière de l'infanterie suisse sur l'armée française : la leçon n'a pas été perdue et, au début du XVII^e siècle, on trouve dans chaque compagnie quelques « enfants-perdus », *premiers hommes-projectiles*, auxquels on confie les premières grenades afin qu'ils effectuent les coups de main les plus périlleux en solitaires, d'où leur nom. Sous Louis XIV, ils deviennent officiellement les « grenadiers ». Il y en a d'abord une compagnie par régiment; on crée ensuite les régiments de grenadiers. La même évolution se remarque dans la cavalerie : durant les premières guerres d'Italie, on constitue des corps légèrement montés, destinés à battre la campagne et à enlever des convois, on les nommera stradiots, argoulets et enfin « chevaux-légers »; quant aux carabiniers, ils ont une origine comparable à celle des grenadiers. Dans la hiérarchie du mouvement de la guerre, les derniers sont devenus les premiers, les premiers à posséder l'explosif portatif, les premiers à monter les plus rapides coursiers, les premiers à tirer avec des carabines rayées à longue portée.

Après avoir occasionné, dans le passé, l'allongement des armes blanches, le cavalier solitaire est le premier à *allonger le tir de l'arme à feu portative*. Parce qu'il était libre de ses mouvements, le mauvais garçon des banlieues helvétiques a pris le pas sur les disciplinaires de l'ordre serré. Après que le corps de troupe s'est scindé en « partis », en « détachements », seule esquivé efficace devant la densité de l'invisible projectile de l'arme à feu, de laquelle aucun bouclier, aucune cuirasse ne protège valablement, c'est la colonne qui se tronçonnera à son tour en unités restreintes, permettant l'embarquement des soldats-pas-

sagers dans les premiers véhicules de combat terrestre.

Dans le binôme feu/mouvement, le feu n'est en fait qu'une dissuasion de ne pas interrompre le mouvement en cours; le tir des armes, l'explosion des munitions visent à dissuader l'adversaire d'arrêter l'avance ennemie. Le feu vise moins à détruire les hommes qu'à les convaincre de laisser le mouvement se poursuivre. En fait, l'objectif est déjà sans valeur, seule compte la poursuite, tout doit se poursuivre, *la course n'est plus la sublimation de la chasse, elle est soudain devenue la sublimation de la guerre.* Comme l'écrit le général Fuller : « Le mouvement est à l'organisme de combat ce que la portée est à la puissance de l'arme. » Ce que l'artillerie avait ébauché avec le jeu savant de la balistique, la *guerre-vitesse* va l'amplifier, logiquement d'ailleurs, puisque la machine motrice naîtra des travaux de Huyghens, ainsi que de l'invention de l'ingénieur militaire Cugnot : le fardier.

Lorsque nous signalons l'importance militaire du binôme feu/mouvement, nous oublions cependant que depuis la motorisation on n'y voit plus que du feu. L'automobilité du véhicule n'est que la conséquence du feu de la machine à vapeur, ou encore des explosions successives de la batterie de cylindres du moteur à essence. La perpétuation logistique du mouvement n'est donc que le résultat de la perpétuation du mouvement balistique, *la mobilisation n'est pas la guerre mais le progrès de sa violence dans le temps de l'accélération du mouvement.*

Lorsque Maurice de Saxe écrit « Je ne suis pas pour les batailles et je suis persuadé qu'un habile général peut faire la guerre toute sa vie sans s'y voir obligé... *Il faut fondre pour ainsi dire l'ennemi* », il énonce la signification du mouvement comme conflit en soi, sans l'appui du feu. L'activité de déplacement n'est pas encore *l'activité-vitesse* de Napoléon, mais elle annonce cependant la guerre de mouvement, bien avant la révolution des transports qui reproduira, avec ses « convois » ferroviaires, l'ordre de marche des régiments, des bataillons, les longues théories des soldats défilant en un voyage commun, préfiguration des wagons du train, ce *train* dont le nom dérive du « train d'artillerie ». Les convois militaires anticiperont le tapis de trajectoires (Valéry) que la révolution industrielle jettera plus tard de par le monde.

Avec l'innovation stratégique du maréchal de Saxe, les conflits deviennent des séries de mouvements (browniens) d'attente et de glissements furtifs. La mobilisation devient l'essence de la guerre, mais d'une guerre qui ne s'identifie plus au combat. A propos des détachements qui battent la campagne, le maréchal prédit : « Ils peuvent traverser un royaume tout entier sans être observés. » Il s'agit déjà d'une *esthétique de la disparition*, d'une disparition dans la mobilité et non plus dans l'abri, esthétique que la guerre moderne perfectionnera sans cesse grâce à l'acquisition de vitesses supérieures. Avec Maurice de Saxe comme avec Frédéric II, *la technique du mouvement s'oppose à la tactique de l'affrontement*.

Souvenons-nous : c'est l'invasion qui *fonde* le droit, celui qui passe possède. Désormais, c'est celui qui fond le plus vite sur sa proie qui *fonde* le plus soli-

dement son pouvoir. A côté de l'étalon monétaire de la richesse, l'étalon militaire de la vitesse : plus la promptitude s'accroît, plus le contrôle augmente.

Dans la guerre du mouvement, tout doit être successivement dressé, redressé, allongé, poursuivi puis dissipé, la *course-poursuite* comme sublimation de la guerre au-delà de la chasse n'est que la perpétuation du prolongement protecteur. Ébauchée dans les armes de poing, les prothèses du corps et les voies de communication mésopotamiennes ou romaines, elle s'étend maintenant au temps de déplacement grâce à l'invention de la machine motrice, au point que la *percée technologique* deviendra, à la fin du XX^e siècle, la seule forme de manœuvre, une manœuvre « tactique » sans autre campagne que celle de la propagande pour la course aux armements. Écoutons Napoléon : « La force d'une armée comme la quantité de mouvement en mécanique s'évalue par la masse multipliée par la vitesse. »

L'art de la guerre, c'est déjà l'*art du moteur combattant*. Il s'agit de déclencher un mouvement rapide et de l'entretenir afin qu'il soit constant le plus longtemps possible; la vitesse devient ainsi une véritable dimension du mouvement. Pourtant, entre l'Empire napoléonien et celui de César, l'écart de vitesse n'a guère augmenté, le cheval est toujours le vecteur principal, mais le désir d'accélération n'a jamais cessé de croître; il suffit de considérer l'évolution de l'équitation entre le XVIII^e et le XIX^e siècle pour en être convaincu. En 1776, avec le pionnier de l'équitation scientifique Dupaty de Clam, il s'agit déjà « d'arracher à l'habitude et à la routine un *art vraiment mathématique* », il faut que l'homme et la

monture ne forment plus qu'un *seul corps harmonique*. Dans son traité sur les rapports de l'équitation avec la physique, la géométrie, la mécanique et l'anatomie, le maître-écuyer fait songer aux recherches du physiologiste Jules Marey. Le corps animal de la monture n'est déjà plus qu'une machine passive dont les progrès deviennent mathématiquement contrôlables, comme, sur le banc d'essais, un moteur. On proposera même un peu plus tard, certaines méthodes permettant de *conduire un cheval comme un bateau*. C'est d'ailleurs des Îles britanniques que nous vient encore, avec le « pur-sang », l'anglo-arabe, le critère de vitesse comme critère essentiel du sport équestre.

L'hippologie considérée comme science exacte des mouvements du cheval nous introduit à l'art vraiment mécanique du moteur. La géométrie analytique du galop des montures, chez Muybridge par exemple, renouvelle l'attrait géométrique trop élémentaire du corps combattant au pas. *Désormais, l'objet compte moins que son trajet, que sa trajectoire*; avec les études cinématiques, il va falloir donner la chasse et poursuivre ces mouvements inconnus qui se propagent autour de l'objet en mouvement. Grâce au *fusil chronophotographique* de Marey, la course du cheval, le vol de l'oiseau et la marche de l'homme, seront restitués dans l'enchaînement continu des gestes du déplacement. La dernière chasse consistera en un « safari-photo », donnant moins à voir l'animal que l'invisible succession des moments du mouvement : *la ligne de vol*, la structure stroboscopique du corps mouvant.

En géostratégie, compte tenu des conditions de milieu, *les forces de poussées s'exercent toujours dans le même sens* (Mackinder). Aussi devrions-nous rechercher non plus uniquement « la logique du sens »¹, mais la logistique du sens des mouvements de déplacements qui affectent la vie économique et politique des États, en tentant d'appréhender les correspondances et les corrélations existantes entre leur politique vectorielle (transmission/transport) et la statistique.

Puisque, *pour tout homme de guerre, le souvenir est la science même* (Napoléon III) remémorons-nous les circonstances qui permirent à Vauban d'inventer, avec ses « formulaires de dénombrement » (1684), la statistique, base de notre économie politique.

Lors de très nombreux voyages qui l'entraînent de la Cour, c'est-à-dire du centre, aux frontières du royaume, voyages d'inspection des marches mais aussi de la fabrication des « grandes machines immobiles » que constituent, selon lui, les fortifications, Vauban observe, avec l'inventaire des ressources régionales, l'évolution des mœurs, des coutumes, et il en tire des lois. C'est en effet de cet *état des lieux* parcourus, à l'aller comme au retour, qu'il tirera plus tard, avec les descriptions géographiques de pays, la *statistique d'induction*. Or, ne l'oublions pas, ces déplacements constamment répétés, et reproduits industriellement, pourrait-on dire (fait assez exceptionnel pour l'époque), se situent tous sur les lignes de force géostratégiques de l'extrémité occidentale de l'Europe, *dans le même sens où s'exercent les fameuses forces de*

1. G. DELEUZE, *La logique du sens*, Éditions de Minuit.

poussées. Jusqu'à cette période de l'histoire, à part quelques grands parcours essentiellement religieux, les déplacements lointains ne pouvaient être réduits à la répétition d'une même poussée, à un même sens logistique.

Les anciens charrois des rouliers n'étaient encore que des tactiques d'échanges fluctuant au gré de la concurrence ou des conflits et, à l'exception des courriers des « chevaucheurs royaux » dont l'horaire fixe fut établi en 1626, les anciens voyages n'étaient encore que des parcours assez épisodiques où les tendances stratégiques apparaissaient rarement. Curieusement, les périples alternatifs d'un maréchal anticiperont de deux cents ans ceux des circuits ferroviaires; pour l'itinérant inspecteur des frontières du royaume, chaque place forte fonctionne un peu comme une plaque tournante, orientant son voyage, préfigurant ainsi les « gares régulatrices », ces autres grandes machines immobiles, avec leurs rotondes des locomotives disposées comme autant de redoutes sur les voies ferrées, *dans le même sens logistique, sur les mêmes axes que ceux des forces de poussées* suivies au XVII^e siècle, par le stratège statisticien. A chacun de ces voyages, le maréchal Vauban, « commissaire général des fortifications », devient une sorte de « commissaire aux montres »¹; le royaume défile sous ses yeux dans une grande revue de détails où le territoire s'expose à l'inspection. Ce n'est plus le défilé des troupes dans le camp retranché devant l'officier scrutateur responsable logistique de la bonne tenue de l'armée, c'est la révision générale du pays, *le conseil de révision du corps géographique.*

1. Officier responsable des revues d'armes et de matériel sous l'Ancien régime.

Ce n'est plus seulement le corps d'armée qui passe et repasse en rangs serrés sous les regards attentifs de l'intendant, c'est l'inspecteur général qui défile et passe en revue les provinces, alignées comme à la parade. Or la répétition de ces voyages qui provoque *le déroulement du film régional n'est qu'un artifice, qu'un truchage cinématographique* dont bénéficie l'itinérant observateur. Percevant en solitaire l'enchaînement des situations géographiques, il perdra de vue les réalités locales et exigera bientôt la réforme du *droit coutumier* au profit de *la norme administrative*.

Avec Vauban, l'ancien processus d'unification disciplinaire de la manœuvre des corps de troupe s'étend à l'ensemble du corps social, puisqu'il s'agit cette fois de rendre homogène, uniforme, non seulement les poids et mesures mais encore la durée et l'étendue d'un territoire qui est alors symboliquement identifié au corps glorieux du roi. Manière toute militaire d'inaugurer la Révolution française : pour Vauban, cette « régulation des essences » n'est rien d'autre qu'une bonne *justice logistique*, qui devrait amener la réforme de l'impôt, d'où son projet de « dîme royale » (1707) et le conflit avec Louis XIV qui n'entend pas qu'un soldat, plus ou moins sage, ne l'accouche symboliquement, puisque l'État c'est Lui. Contrairement au polémarque, le monarque absolu ne souhaite nullement que la *guerre s'empare de toutes les parties habitables de l'Univers pour en faire son héritage*, déstabilisant ainsi son pouvoir au profit de quelque chef d'État-Major. Lazare Carnot n'est pas encore né ; quant à l'Empire, c'est pour plus tard...

Avec le Roi-Soleil, Versailles devient le foyer de la monarchie ; l'ancienne mobilité des souverains et

de leur *suite* (*curia*) cesse brusquement. C'est l'immobilisation au dépôt de Versailles de l'ancien train de cour de la noblesse. Désormais, les rois de France ne se déplaceront plus que sous la contrainte des révolutions; d'abord avec la fuite de Louis XVI, ensuite avec le départ pour Gand de Louis XVIII et enfin, sans aucune exception, tous les monarques, de Charles X à Louis-Philippe. *L'immobilisation de la monarchie prélude donc à la mobilisation de masse*, à cette « levée en masse » de 1793 qui préface la future révolution du transport en commun. Quant à cette régulation universelle de l'espace et du temps souhaitée par Vauban, seul l'essor de la machine à vapeur la permettra. Favorisant l'extrême régularité des trajets, le transport ferroviaire popularisera cette répétition cinématique du déplacement où, en attendant les frères Lumière, les régions ne cesseront plus de défiler sous les yeux abusés des passagers. Les voyages épisodiques deviendront alors des tendances normatives que les *graphiques de trafic* restitueront aux usagers sous forme d'indication des départs et des arrivées. En attendant l'État d'urgence, l'État-nation apparaît donc au XIX^e siècle comme l'État des destinations.

Si, hier, les tracés balistiques de l'ingénieur militaire tendaient à réduire les opérations de siège à la procédure géométrique du calcul des trajectoires du « plan de feu », c'est désormais toute la nation qui devient une machinerie stratégique où les gares, les embranchements assurent la régulation des trajets. Effets d'une logistique appliquée à l'ensemble des mouvements économiques et sociaux, la machine de voyage hérite enfin de la machine de guerre l'en-

semble de l'univers. C'est la fin des anciennes étanchéités, le refus de la viscosité naturelle au profit de l'uniforme écoulement des flux.

Dans le grand dessein d'accroître la conductibilité des forces de poussées, la carte des innervations ferroviaires remplace progressivement celle du territoire; c'est la prééminence du *trait* et de la *ligne* sur la ponctualité des places, le règne géométrique du dessin, mais surtout la *conduite forcée* du mouvement des personnes et des biens.

Si les parcours stratégiques d'un soldat géomètre avaient contribué, au XVII^e siècle, à l'invention du discours statistique, au XVIII^e, c'est au parcours tactique, celui-là, d'un théologien-mathématicien que l'on devra l'origine de la *théorie des réseaux*. Le schéma poliorcétique est cependant le même, puisqu'il s'agit alors de résoudre l'énigme des sept ponts de la vieille cité fortifiée de Königsberg. *Problèmes d'encerclement et de percée*, ces sept ponts ne pouvaient être franchis à la file, au cours d'un même déplacement, sans que le piéton ne soit contraint de repasser la rivière qui ceinturait le centre ville par l'un des ponts déjà emprunté à l'aller. Leonhard Euler comprit qu'un principe mathématique était en jeu et il démontra qu'il est géométriquement impossible de ne pas *revenir sur ses pas* lorsque, dans un tel réseau, le nombre des accès convergeant en trois points, ou davantage, est impair.

Dans ce parcours, ce n'est plus le centre (centre ville) qui importe, mais le lieu de convergence, le point de retournement du mouvement de déplacement. C'est l'origine non euclidienne d'une géométrie où l'orientation prend le pas sur la régulation,

où l'axe régulateur laisse la primauté au pôle de renversement, aux nœuds, à l'aiguillage comme à l'échangeur.

On observe d'ailleurs curieusement qu'au même moment les manœuvres militaires préfigurent les manœuvres ferroviaires : il s'agit de séries de mouvements complexes consistant à ployer et déployer lignes et colonnes parallèles pour passer successivement d'un ordre à un autre : *bataille à front renversé de Guibert, ordre oblique de Frédéric, ces déplacements préfigurent ceux des embranchements ferroviaires, puisque les troupes de ligne s'y comportent déjà comme les convois dans l'aiguillage.*

Toute la littérature militaire des XVII^e et XVIII^e siècles est remplie de la description de ces translations de détachements qui esquissent le fractionnement du train. Comme l'explique Jomini : « *La révolution française amena le système des divisions qui rompit la trop grande monotonie de l'ancienne formation et donna des fractions capables de se mouvoir pour leur propre compte sur toute espèce de terrains* ¹. »

« Marcher séparés, combattre réunis », vieille maxime des forces de poussées que l'organisation ferroviaire reprendra à son compte, puisque *le règlement des chemins de fer sera calqué sur le règlement militaire.* Le culte de l'exactitude des horaires sera celui d'une stratégie de la tension nécessitée par les exigences de sécurité du trafic ; ainsi décidera-t-on d'appliquer la télégraphie optique à la signalisation ferroviaire avec le *sémaphore*. Ce dernier donnera ensuite naissance au *bloc-système* : « Dans celui-ci, la ligne était

1. A. H. DE JOMINI, *Précis de l'art de la guerre*, Champ Libre.

divisée en cantons d'une longueur de quelques kilomètres et l'accès de chaque canton était commandé par un sémaphore. *Cet appareil n'autorisait l'entrée que si le canton était entièrement libre*; un auxiliaire indispensable de ce dispositif était le télégraphe électrique permettant aux divers cantons de communiquer entre eux ¹. » Ces précautions extrêmes résultaient des risques de télescopages et de déraillements des convois, sur voie unique à l'époque : « Sitôt qu'entrèrent en service aiguillages et signaux, les agents chargés des manœuvres durent faire attention à ne pas le faire à *contresens*; qu'une aiguille fût fermée alors que le signal indiquait " voie libre " et c'était la catastrophe. » Cette innovation de la catastrophe ferroviaire, contemporaine de l'avènement du réseau ferré, *exigeait que l'autorisation d'emprunter certains itinéraires ne se fasse qu'à condition d'en interdire d'autres*. Tout ceci amena l'exigence d'une série de mécanismes de contrôle, garants d'une plus grande sécurité du transport : après les procédés mis en œuvre par les Anglais Saxby et Farmer pour assurer la parfaite synchronisation des vitesses du trafic, c'est en 1898, comble de la régulation spatio-temporelle, un Français, Albert Moutier, qui réussit à *faire commander un itinéraire complet par une seule manœuvre*. Un seul homme, un seul geste, en un seul instant, c'est le début du ministère du Temps.

1. P. ROUSSEAU, *Histoire des transports*, Fayard.

En 1800, l'empereur Napoléon I^{er} avait créé le « train d'artillerie », en 1806, le « train du génie » et, en 1807, le « train des équipages » qui allait devenir plus tard cette « arme du train » destinée à agir *dans toute la profondeur du dispositif des forces*. Initialement chargée du transport des subsistances, puis du transport des troupes, cette « arme » sera finalement engagée au combat, en renforcement des unités de ligne, préfaçant les futures brigades mécanisées. A partir de l'Empire, on observe de nouveau, dans la fortification, le phénomène précédemment observé dans les formations d'infanterie : la géométrie des places fortes tend à se désintégrer au rythme même de l'amélioration des munitions. Comme le dira le colonel Lazard dans sa thèse, *toute augmentation de la puissance de l'artillerie conduit à la sortir de la fortification*. Après l'âge des systèmes bastionnés, ces « grandes machines immobiles diversement fabriquées », c'est l'âge des « forts éclatés », semés tout au long de l'imaginaire ligne frontalière. Le but de la fortification *n'est plus d'arrêter les armées mais de dominer, voire de faciliter leurs mouvements* (colonel Delair). C'est exactement le rôle qui sera imparti aux gares régulatrices lors de la Première Guerre mondiale. On comprend mieux le choix apparemment paradoxal de von Moltke déclarant : « Je préfère la construction de chemins de fer à celle de fortifications. » Le convoi ferroviaire, le train et sa locomotive ne sont finalement que l'effet d'une très longue tradition logistique qui remonte probablement aux premières voies stratégiques du char de guerre.

Au XIX^e siècle, pour répondre aux nécessités administratives d'une bonne politique vectorielle, les

états-majors allaient prendre une importance accrue ; leur organisation devait tenir compte à la fois de l'accroissement de l'espace où s'effectueraient les opérations à cause des effectifs engagés et de la *dispersion stratégique permise par les chemins de fer*, mais encore de la *dispersion tactique rendue nécessaire à la bataille par l'emploi des fusils à canon rayé et bientôt de la mitrailleuse*. Dès lors, la logistique se scinde en deux composantes : la première concerne les *trajets*, la seconde les *trajectoires*. La logistique générale englobe à la fois la circulation des moyens et des masses mais aussi la circulation des munitions et des projectiles, comme l'écrira le député Abel Ferry : « Le problème transport est parallèle au problème munition. » La grande logistique tend alors à concurrencer directement la stratégie en devenant une sorte de grande balistique, traitant l'ensemble des mouvements. Paraphrasant l'inventeur-précurseur de la machine à vapeur, Salomon de Caus, on peut affirmer que la *logistique est devenue la Raison des forces mouvantes*, réalisant le souhait de Vauban de rendre la guerre immédiatement superposable à tous les lieux habitables de l'univers. Entre 1820 et 1830, on inaugure les premières lignes régulières de chemin de fer. En 1848, dans ses *Principes d'économie politique*, Stuart Mill déclare : « Produire c'est mouvoir », sans deviner encore que les transports allaient bientôt commander la production au point d'inverser sa phrase. En 1861, c'est la guerre de Sécession et le premier emploi stratégique du « cheval de fer » par le général nordiste Mac Clellan. En 1865, l'Angleterre se dote du premier « corps d'état-major du génie et des chemins de fer », en 1866, von Moltke crée le premier « bureau

des lignes de communications ». En 1875, ce sont, en France cette fois, les débuts de l'organisation administrative des chemins de fer militaires. A la fin du siècle, le chef de l'état-major général de l'armée exercera la direction du service militaire des chemins de fer sous le contrôle du ministre de la Guerre.

« Art de mouvoir les armées », la logistique semble donc, comme le remarquera en 1913 Werner Sombart, à l'origine de la concentration et de la spécialisation industrielle. C'est l'économie de la destruction qui exige, avec la production de masse, le calibrage des armes à feu (canon, mousquet), une normalisation de l'alésage des tubes puis une standardisation des munitions et donc, indirectement, des performances balistiques et des portées qui esquisse celle de la cylindrée du moteur des machines. Quoi qu'on fasse, la référence à la guerre comme origine de l'essor technologique s'impose : en 1673, c'est le canon, *machine à combustion interne monocylindrique*, qui servira de modèle à Charles Huyghens pour sa « machine à poudre ». La définition de ce qui deviendra plus tard le moteur à explosion est significative : « Dans ma machine, écrit Huyghens, le violent effet de la poudre est réduit à un mouvement que l'on peut contrôler. »

Ainsi, la machine motrice ne produit pas tant le mouvement qu'elle n'en assure logistiquement le contrôle et la sécurité, c'est-à-dire la direction. Moins d'un siècle plus tard, en 1769, le fardier de l'ingénieur militaire Cugnot ne sera qu'un *locotracteur d'artillerie* destiné à son commanditaire, le général de Gribeauval, premier inspecteur de l'artillerie royale. En fait, plus la mobilité augmente et s'étend à des

espaces plus vastes, et plus les nécessités du contrôle s'intensifient : à la conduite balistique des projectiles il faut ajouter celle, logistique, des véhicules et accroître sans cesse la conductibilité des territoires. En somme, puisque le *temps c'est ce qui sépare le poids de la force* (Napoléon), le mouvement peut être résumé en une proposition unique : « La force et le changement de vitesse sont des vecteurs qui ont la même direction » (Einstein).

Après le canon, c'est le fusil qui inspirera un siècle plus tard, en 1773, le chaudronnier Olivier Evans. « Il assiste à une fête de village, où un jeu l'intrigue : il consiste à mettre de l'eau dans un canon de fusil, à boucher celui-ci avec une cheville et à le chauffer jusqu'à ce que saute le bouchon ¹. » C'est l'origine de l'utilisation des hautes pressions que Watt redoutait en raison des risques d'explosion. Evans dénoncera cette crainte et sera l'introducteur de chaudières où la vapeur sera produite à huit ou dix atmosphères.

Avec la machine à vapeur, nous sommes donc en présence d'un armement du mouvement qui prolonge celui de la machine de guerre. Tout au long de l'évolution technique, nous retrouvons d'ailleurs cet archétype, le « tube à feu » capable de diriger à la fois la puissance de l'énergie (poudre, vapeur, essence...) et le mouvement du vecteur (projectile, véhicule...).

En 1814, dans la machine des Stephenson, la

1. P. ROUSSEAU, *idem*.

chaudière est traversée par un *seul tube à feu*. En 1828, Seguin invente la *chaudière tubulaire* contenant jusqu'à *quarante tubes*, permettant ainsi d'augmenter la surface d'eau offerte au feu et, avec elle, la puissance énergétique de l'engin. En 1867, Belpaire accroît encore cette puissance en introduisant jusqu'à *deux cents tubes* dans le corps cylindrique.

Curieusement, ce système multitubes existait depuis le XVII^e siècle dans l'armement, conséquence du vieux désir militaire d'augmenter sans cesse les cadences de tir. En 1832, Samuel Colt fait breveter son revolver à barillet et expose sa production en 1851, à Londres. Remarquons en passant que cette arme servira de modèle à Janssen pour son « revolver photographique » (1874), puis à Marey pour son « fusil chronophotographique », ancêtre de la caméra des frères Lumière. Toujours en 1851, un capitaine belge invente une « batterie de fusils » constituée de vingt-cinq canons de fusils réunis dans un cylindre tournant, monté sur un affût à deux roues. En 1861, l'Américain Gatling, *inventeur d'une charrue à vapeur*, améliore le procédé et réalise une mitrailleuse à manivelle capable de tirer de six cents à douze cents coups à la minute. En 1893, en électrifiant son système, il obtiendra une cadence de tir de trois mille coups. Cette arme de saturation sera l'ancêtre du canon de la General Electric commandé par un moteur de vingt-huit volts, avec *système de contrôle électronique des cadences*. Mais revenons à l'armement du voyage et plus précisément aux frères Stephenson, créateurs en 1829 d'une locomotrice au nom prédestiné, « la Fusée ».

En 1850, Robert Stephenson construit le premier pont métallique, le « Britannia Tubular Bridge »,

énorme tube de fer de plus de quatre cents mètres de long. Cette structure cellulaire, conçue pour résister aux charges et aux vibrations provoquées par le passage des trains, se comporte comme un tube d'artillerie sur l'affût de ses piliers; la locomotion à vapeur exige à son tour le calibrage du pont, la lumière du tunnel renouvelle celle de l'âme du canon.

Après que la percée s'est substituée à l'encercllement, il semble tout à coup que l'évidement et la perforation deviennent une exigence de la vitesse du transport. Le nivellement programmé de la voie ferrée ne suffit plus, il faut encore percer le souterrain, *comme si la vitesse exigeait non seulement l'absence d'obstacles mais aussi l'absence de matière.*

Préfiguration des conquêtes atmosphérique et spatiale, où l'accélération deviendra elle-même le chemin; le percement des réseaux souterrains sera la conséquence logistique et inaperçue du progrès de la violence de la vitesse. Cette puissance de transpercement (géologique et géographique) sera analogue à celle du projectile dont l'office est autant l'augmentation des cadences d'éjection que les capacités de perforation. *La vitesse absolue exigeant le vide absolu, accroître les performances de l'engin ira donc de pair avec la croissance du désert. Après avoir contribué à rectifier, puis à décaper la surface de l'emprise (routière, ferroviaire), le véhicule locomoteur exigera encore l'élan-chéité du parcours, la production d'un vide parfait.*

Autour des années 1860, Eugène Flachât réalise à Saint-Germain son projet de *train pneumatique* où « le convoi était solidaire d'un piston qui se déplaçait dans un tube étanche. Quand la machinerie faisait le

vide dans ce tube, le piston avançait et entraînait le train ¹ ».

Ce système, assez comparable à celui de l'expédition des messages pneumatiques, en esquisse un autre, électromagnétique celui-là : en 1941, les Allemands, experts en balistique, essaient de produire un *canon électromagnétique à tir rapide* : « L'engin se présente sous la forme d'un long tube de soixante-dix mètres de long, équipé de nombreuses bobines d'électro-aimants. Si l'on fait passer le courant dans la première bobine, le courant est automatiquement transmis à la bobine suivante et l'obus, qui avait acquis une certaine accélération par l'attraction initiale, est attiré une seconde fois, recevant ainsi une nouvelle impulsion qui s'ajoute à la première. De cette façon, d'électro-aimant en électro-aimant, *la vitesse du projectile s'accroît sans cesse et peut atteindre mille huit cents mètres à la seconde* lorsqu'il quitte la bouche du canon. Les spires des électro-aimants, fortement surchargées, sont traversées par d'étroits canaux d'aération et équipées d'ailettes de refroidissement. Lorsque l'obus est projeté dans le tube, il chasse devant lui l'air contenu, ce qui freine la propulsion; pour obvier cet inconvénient, on aménagera sur le parcours, dans le canon, divers orifices entre les bobines ². »

Cette utopie logistique digne de Jules Verne vient d'être réanimée par Robert Salter, ingénieur à la Rand Corporation, avec le projet Planetran. Dans *ce train à moteur linéaire*, il ne s'agit plus d'expédier des projectiles sur l'adversaire, mais des passagers

1. P. ROUSSEAU, *idem*.

2. Signal, novembre 1941.

enchaînés à leur siège dans un wagon en forme d'obus, la gare de départ ressemblant étrangement à la culasse d'un canon sans recul.

Capable de relier en trente-cinq minutes la côte est à la côte ouest des États-Unis, *ce métro, atteignant Mach 20 (22 500 km / h), doit circuler dans un tunnel où règne un vide presque absolu* : « Propulsé par un champ magnétique, l'engin se déplace au-dessus d'un stator. Le champ magnétique engendré par les bobinages du stator (qui à la manière d'un rail file tout au long du tunnel) se déplace à grande vitesse sur les quelques milliers de kilomètres du parcours. Ce champ assure, à la fois, la lévitation et la propulsion du véhicule : en effet, un électro-aimant très puissant dont le bobinage est refroidi par un dispositif cryogénique assure la portance; dans le même temps le champ dû au courant alternatif envoyé dans le stator provoque l'avance du véhicule » (A. Dorozynski).

Quand on sait l'effet produit aux États-Unis par la libération des tarifs des transports aériens intérieurs sur les transports terrestres collectifs et, en particulier, la réduction des deux tiers du réseau ferré voyageurs Amtrak en 1980, on comprend mieux l'actualité de *ce tout premier projet de transport supersonique terrestre, dix fois plus puissant que le transport aérien*, puisque le *Concorde* ne se déplace qu'à Mach 2 et que le projet hypersonique d'avion à hydrogène, actuellement à l'étude chez Loockeed, ne permettrait guère plus que Mach 5, soit 6 400 km/h.

A la fin du XIX^e siècle, Cecil Rhodes déclarait : « Le train est un instrument de pacification qui coûte moins cher que le canon et porte plus loin. » *Dans*

cette conquête supersonique de l'Ouest, que reste-t-il donc à pacifier ?

Si la désurbanisation due à l'invasion de l'espace européen par les « barbares » des premiers siècles correspondait à une première dissémination : *la dispersion dans l'étendue du champ géopolitique*, la désurbanisation qui résulte actuellement de l'invasion du temps équivaut à *une dissipation dans la restriction du champ chronopolitique* qui est due à la rapidité des moyens de déplacement. En ce sens, on peut affirmer que, si l'importance politique s'identifiait jadis *indirectement* au peuplement de l'espace (régional, national) elle se signale désormais par un dépeuplement (territorial, spatial) qui résulte du très haut degré de mobilité des personnes, des messages et des biens, c'est-à-dire, *indirectement*, du paradoxal peuplement du temps de déplacement. En fait, la *densité de déportation* a supplanté politiquement la *densité de population* de l'ère du peuplement géographique, la désintégration des migrations alternées a renouvelé l'intégration sociale du migrant dans l'agglomération métropolitaine, mais cette déportation dans le non-lieu de la vitesse des déplacements n'est pas comparable à celle du passé, la mobilisation totale (travail, loisirs) ne vise pas tant à *transporter* les populations d'ici à là, comme c'était encore le cas à l'époque des mobilisations locales, dans la levée en masse du XVIII^e siècle ou dans l'attraction ville-campagne du XIX^e, mais à les *déphaser* à un rythme accéléré. Cette dérégulation sociale, cette désynchronisation soi-

gneusement entretenue de l'espace et du temps des activités humaines sont devenues l'essentiel d'un pouvoir vectoriel qui n'est plus que le perfectionnement de la dictature du mouvement.

Cette constatation nous éclaire sur la crise urbaine contemporaine : celle-ci n'est pas étrangère à la crise politique, la *Polis* n'est plus le lieu politique par excellence; la délocalisation des moyens de communication provoque un phénomène de désurbanisation mal perçu, puisqu'il n'atteint pas encore visiblement le site de la concentration métropolitaine. La problématique sociale et politique du peuplement se déplace du lieu au non-lieu des échanges et des migrations quasi instantanées; *l'état d'urgence devient la ville nouvelle d'une sorte de peuplement du temps, là où l'état de siège accomplissait jadis celui de l'espace.*

L'aménagement du temps succède alors nécessairement à celui du territoire, mais il s'agit du temps de la mobilisation totale, c'est-à-dire celui d'une dérégulation sociale absolue.

Pseudo-territoire, la Cité dernière fonctionne comme résidu ou plutôt comme la retombée essentielle de la révolution des transports (c'est-à-dire de la machine de guerre en tant que machine de vitesse); infrastructure de communication, l'habitat ne subsiste plus que comme banlieue de l'errance accélérée; résumé et réminiscence, le lieu géographique n'est plus l'assise de l'expérience humaine mais un pôle à atteindre dans l'exercice de l'aller-retour. Pour quelques temps encore, ces pôles d'attraction et de répulsion constituent les quartiers d'un dernier cadastre, mais il faut bien comprendre que cette rela-

tivité restreinte de la dernière cité est elle-même menacée par l'incontinence véhiculaire.

Cette congruence extrême nous interroge, elle n'est pas seulement, comme on le prétend, un événement temporaire, mais un avènement culturel et politique qui nous pose, outre la question écologique des limites, la non moins importante question dromologique des proximités résiduelles.

Le passé et l'avenir de l'économie de l'aménagement du temps, remplaçant l'avant et l'arrière de celle de l'aménagement de l'espace, avec l'instantanéité le pouvoir se déplace vers un hypothétique *centre du temps*, axe de convergence de la mobilisation absolue où l'intensif succède à l'extensif et où l'*État-maximum*, *État-providence*, laisse soudain la place à l'*État-minimum*, *État-destin*, destination prochaine d'une classe politique où opposition et majorité seront confondues, enchaînées par l'*effet stéréopolitique* du pouvoir vectoriel, dans un « compromis temporel » succédant à celui de l'histoire.

Deuxième partie

Esthétique de la disparition

« La plus grande gloire d'un État
est de faire de ses frontières un vaste
désert. »

Jules César

Dissimuler, déguiser l'ensemble du corps combattant afin d'obtenir le secret qui permettra la surprise, « maquiller » et « prendre le maquis », ces mots ont une même signification, altérer la nature ou faire retour à l'abri du fourré, c'est se soustraire à l'obsécénité du regard ennemi, disparaître d'une exposition dans un même mouvement de retrait et de retraite. Pour ceux qui poursuivent, il faut alors abolir l'intervalle, combler l'interstice, quant à ceux qui s'échappent, leur armement est moins un moyen de destruction qu'un moyen de distanciation, ils n'habitent que ce qui les sépare et ne doivent leur salut qu'au maintien de l'écart, jusqu'à l'espacement,

à dix pas l'un de l'autre, qui souligne encore l'isolement de leur marche.

La protection du « maquisard » c'est la continuité topographique, la nature entière. Il faut éviter ce qui désigne et signale l'usage : la route, le bâtiment, pour se loger dans les plis du terrain. Il occupe alors le couvert de l'herbe et de l'arbre, les perturbations atmosphériques, la nuit. Comme il ruse avec l'espace par le soin qu'il met à éviter tout contact, il ruse avec le temps par la vitesse du déplacement. Par ses peintures de guerre, il ruse encore avec la forme et dissimule les corps dans une série d'occultations de l'objet, du sujet comme du trajet.

Nécessités logistiques, contraintes tactiques, préoccupations stratégiques, le combat est d'abord ce qui ébauche et développe le jeu, l'entreprise de destruction est d'abord la production de la disparition, le secret et la rapidité sont au cœur de « l'appareil des grandes funérailles » (Charles Péguy). Faire d'ici-bas l'invisible domaine de l'esprit c'est l'objectif de la stratégie, tout ce qui échappe à la perception du partenaire passe dans la réserve, le méconnu devient l'arsenal du guerrier. En fait, l'art de la guerre participe d'une esthétique de la disparition qui est probablement toute l'histoire. Puisque « pour l'homme de guerre, le souvenir est la science même » (Napoléon III), la plus vaste mémoire est nécessaire, depuis l'histoire-bataille jusqu'à l'histoire-raison, l'appareil militaire mobilise le secret avant de le nationaliser. Ne l'oublions pas, la machine de guerre est d'abord « machine de guet » avant d'être machine d'assaut. L'instance armée est avant tout la militarisation du caché, la conscription de l'inconnu, cet

inconnu dont la tombe est devenue en France une idole nationale.

L'invisible est requis au service de l'État, tout ce qui échappe à la connaissance de l'adversaire ou simplement ce qui n'apparaît pas encore, constitue l'armement, au sens maritime : les préparatifs de la guerre. Dans la dialectique de l'arme et de la cuirasse, ce qui se dévoile se démobilise, le visible est déjà perdu puisqu'il échappe à la prescience qui est la règle du jeu de la guerre, ce *kriegspiel* que l'on retrouve dans les jeux de société, depuis les échecs jusqu'aux cartes à jouer dont les figures symbolisaient initialement des valeurs militaires : soldats, écuyers, valets, enseignes... depuis, les soldats ont disparu, remplacés par des points et l'as a renouvelé l'enseigne des compagnies, quant aux rois de carton, la révolution française les renversa au profit de génies de la guerre, de la paix... Le jeu n'est qu'un duel civilisé pour le cabaret, une bataille de salon qui prépare à la guerre en dentelles, le combat est un jeu avant d'être un spectacle pour la cour qui se déplace à la suite du monarque, le champ de stratagèmes des systèmes bastionnés est une curiosité, on s'adonne à la *castramétation*, les hommes d'Église apprécient fort ces oisivetés, quant aux *liaisons dangereuses* de Choderlos de Laclos, elles sont incompréhensibles sans cette référence à l'attrait des subterfuges stratégiques. L'homme fatal est le modèle de la femme, le maquillage des préliminaires de la mise à mort précède celui des amours, la séduction du guerrier travesti est comme pour toute l'espèce animale la caractéristique du mâle, l'homosexualité du duel est à l'origine du beau, ce beau qui n'est que le premier degré d'une

torture infligée aux corps, par les traits, les scarifications, les cicatrices, en attendant les mutilations, la mort. Le beau est peut-être le premier *uniforme*...

La question de l'équipement du corps combattant m'intrigue et ici, le rapprochement entre deux musées s'impose : l'*Imperial War Museum* de Londres et le *musée de l'Armée* aux Invalides.

Dans le premier, essentiellement des véhicules et la représentation des différents théâtres d'opération depuis ceux du siècle dernier jusqu'à l'explosion d'Hiroshima. Dans le second, des vêtements de travail, uniformes et drapeaux, armes et armures.

A Londres, le lieu ou plutôt le non-lieu de la guerre, en particulier de la Deuxième Guerre mondiale, avec des salles très complètes sur l'offensive aérienne des Alliés sur l'Allemagne. A Paris, un catalogue d'armes et cycles depuis le Moyen Age jusqu'aux années quarante avec des chefs-d'œuvres de l'armurerie étincelant dans leurs vitrines... Dans la capitale britannique, on a l'impression d'être dans un garage; à Paris, c'est la penderie, le vestiaire des troupes avec les costumes de gala de l'Empire et les fantômes métalliques des armures jusqu'aux vêtements les plus ternes, les plus sales des dernières guerres mondiales. Au milieu des trophées, des bannières, un peu comme un magasin d'accessoires de théâtre avec ses paniers et ses cintres, le musée des Invalides présente les défroques défraîchies des combattants de jadis et de naguère. L'armée se présente à nous dans la capitale française comme un

grand magasin avec ses modes d'été, ses collections d'hiver et ses « soldes de printemps », alors qu'en Grande-Bretagne c'est plutôt à une agence de voyages que nous songeons. Aux fantômes des combattants du passé qui hantent les hautes salles des Invalides, succèdent, au Bethleem Hospital qui abrite le musée londonien, les cartes, les clichés et les figures d'un empire disparu. Ce caractère fantomatique n'est pas ici nostalgie, réminiscence d'une grandeur perdue ou encore d'une agressivité disparue, il s'agit plutôt d'une constante de l'art de la guerre comme pratique de la disparition et pas uniquement de la destruction... Mais revenons à l'équipement du guerrier et à ses métamorphoses qui ressemblent par plus d'un point, à celles de Kafka. A l'époque classique, apparaît l'*uniforme* qui scandalise la noblesse, il s'agit pourtant d'habits chamarrés qui signalent l'officier et le mettent en valeur au milieu de la troupe, plumes et chapeaux, galons et rubans, on souhaite ainsi manifester la richesse de celui qui possède un régiment. L'uniformisation est à la fois moyen d'intégration du corps, incorporation comme la livrée du valet et mise en scène pour le grand tableau de la bataille... Les paysans révoltés font de même qui revêtent leurs chemises, les camisards, ou leurs habits de fête comme les parpaillots que l'on surnomme ainsi parce qu'ils sont aussi multicolores que des papillons. Les couleurs voyantes, les rouges, les ors, sont là aussi pour dissimuler au regard l'apparition du sang comme l'habit de lumière du torero, le corps combattant ainsi que le carré du corps de troupe se désignent comme cibles à l'adversaire. La faible mobilité de l'infanterie va de pair avec la rigueur géométrique du jeu militaire. On

ne se dérobe pas, on conserve l'alignement, on reste debout, on est revenu à la légion antique, le bouclier en moins, ce qui est significatif du grand mouvement historique qui mène tout d'abord de l'écran des boucliers, du casque à l'écu et à la protection globale du corps par l'armure puis, avec l'apparition de la mousqueterie, à l'abandon progressif de la protection pour finalement, reprendre certaines formes individuelles comme le bustier des cuirassiers, le casque et aujourd'hui, le gilet pare-balles...

Ce mouvement de l'équipement des soldats est évidemment lié à celui des moyens de destruction, à l'essor de l'armement et au style des manœuvres, mais aussi à une *certaine politique du corps combattant*. Les termes de *corps d'armée* ou de *corps de troupe* ont un sens bien plus précis qu'on le suppose. Au XVIII^e et jusqu'au XX^e siècle dans l'armée anglaise, on retient sa place parfois dès la naissance et des appuis sont sollicités pour l'incorporation dans tel ou tel régiment. L'élite guerrière n'est pas seulement celle d'une troupe plus ou moins efficace au combat, elle résulte encore de la plus ou moins grande notoriété des familles, des privilèges royaux et des pouvoirs accordés à telle ou telle arme, de la richesse et de la beauté des costumes des régiments... On retrouve tout cela encore aujourd'hui dans la « littérature d'enrôlement », costume qui plaît aux femmes, apprentissage de certaines techniques, pilotage d'engins divers... tout cela existait déjà sous l'ancien régime dans la propagande pour le recrutement. L'uniforme est donc dès son apparition à la fois « livrée » du maître, signe d'appartenance à un groupe, à une caste, mise en scène sociale d'un appareil qui subsiste dans l'affron-

tement le plus cruel au sortir du salon; la « guerre en dentelles » désigne une période où la distinction entre paix et guerre n'est pas significative, il s'agit encore « d'affaires ».

Cependant, l'uniformité de l'apparat avait été immédiatement perçue comme tentative de domestication de la noblesse (en particulier dans les provinces) et la noblesse, malgré l'ornementation brillante de l'habit, devine que derrière l'uniformité se cachent, pour elle, quelques nouvelles pertes, quelques disparitions autrement significatives. Ce qui, à l'époque semble être justifié par la mise en place stratégique d'unités militaires spécifiques, légitimera plus tard la fin des privilèges aristocratiques dans l'armée, puis sur la scène internationale. Tout ceci durera avec des mouvements divers jusqu'à la grande guerre industrielle qui bouleversera, grâce à la dialectique de l'arme et de la cuirasse, l'équipement et l'armement du corps combattant.

Après les massacres des premiers mois de la guerre de 1914-1918, où les Français furent battus à la fois par les nouvelles capacités de tir de la mitrailleuse allemande et par la *couleur garance* de leur propre uniforme, « les autorités militaires se mirent d'accord sur l'intérêt évident qu'il y aurait à renoncer *aux couleurs voyantes* entrant dans la composition des uniformes et à adopter une *tenue de teinte neutre* pour diminuer *la visibilité des troupes en campagne*. De nombreuses expériences furent tentées mais si le pantalon et le képi rouges étaient déjà condamnés, les avis différaient sur les teintes à adopter : les Anglais avaient déjà le kaki; les Russes, le gris; les Italiens, le grigio verde et les Allemands, le feldgrau.

Il était difficile de trouver une couleur invisible se différenciant assez de celles de nos voisins pour qu'aucune confusion ne soit possible. Cependant, à la veille de la Grande Guerre on avait été sur le point d'être d'accord, un ingénieux fabricant avait trouvé le moyen de concilier les avis opposés en imaginant un " drap tricolore " tissé de bleu, de blanc et de rouge. Les fils blancs et les fils rouges étaient en proportion minime de sorte que la teinte générale donnait l'impression d'un bleu clair parsemé de points rouges, telle est l'origine du drap bleu horizon qui ne diffère du drap tricolore que par la suppression des fils rouges décidée pour simplifier le tissage et augmenter la production. » Cet extrait de l'almanach Hachette de 1916 est extraordinairement utile à l'analyse des métamorphoses récentes du soldat : de l'uniformité on passe à l'invisibilité, les ravages causés par le nouvel armement nécessitent la disparition à vue du corps combattant, sa dissimulation dans l'environnement. Se confondre avant de se fondre voilà l'objectif, d'où les variantes de couleurs neutres, ternes, la palette des gris plus ou moins ocres. Jusqu'aux officiers qui finiront par perdre leurs signes distinctifs, leurs galons, pour ne plus posséder qu'un numéro, celui de leur régiment. Les suicidaires en casosar et gants blancs sont en infraction avec le règlement mais ils ne risquent guère d'être punis...

Une question subsiste : il est difficile de trouver une couleur invisible se différenciant de celles de ses voisins. On veut se dissimuler aux coups, aux impacts des projectiles, mais aussi conserver un minimum de « signalisation nationale » pour que sur le champ de bataille, on s'y retrouve entre alliés et adversaires.

La tenue de combat est un peu la salopette du guerrier, elle lui permet de ramper dans la boue des tranchées, ces travaux publics gigantesques que l'on entreprend alors au nord-est de la France.

De même que l'ouvrier est indifférencié dans son « bleu de travail », dans son « bleu de chauffe », le soldat l'est aussi dans son « bleu horizon », la tenue de sortie est un peu « l'habit du dimanche » du permissionnaire... Cette différence de couleurs typiquement nationales, entre les Français et leurs partenaires, ne survivra pas à la Première Guerre mondiale. Le processus d'uniformisation exigera une disparition encore plus totale. Après l'uniforme classique destiné à magnifier le combattant, à rendre le héros le plus voyant possible sur la scène du théâtre d'opération, on assistera à l'uniformité de la dissimulation totale des corps où chaque nation définira son type de disparition, sa *couleur invisible*. Les unes dans un retour à la terre, de l'ocre jaune au vert de gris, l'autre dans le bleuté des lointains, *la ligne bleue des Vosges*, comme si le pays de Blériot et de Védrine voulait se signaler par une couleur aérienne. La troupe n'est plus la « troupe de théâtre » du grand siècle, il n'y a déjà plus de premiers rôles, même si certains officiers revêtent encore leur *tenue de sortie* lors de l'assaut qui les verra effectivement et définitivement sortir de scène... il n'y a plus que des figurants, des masses de figurants assemblés pour faire nombre! Après la couleur garance trop éclatante, on aurait pu tout aussi bien choisir le rose un peu fade de la peau, le rose chair des dessous féminins, le *rose chair à canon*. Quant à ceux qui ont choisi le kaki, cette couleur qui est bien plus qu'une couleur, leur préoccupation était

moins celle d'une identification que d'une désintégration, puisque le mot vient de l'hindoustani *khâki* : couleur de poussière.

Le corps combattant n'en est déjà plus un, il est un numéro, un matricule que l'on enlève au cadavre. Dans ces combats en rase campagne, non seulement l'intelligence et l'astuce deviennent inutiles devant la saturation de la mitraille, l'orage d'acier de la canonnade, mais le corps de l'homme n'est plus rien. Beaucoup de combattants avouent n'avoir jamais vu ceux qu'ils abattaient au loin, la peur naissant le plus souvent de l'invisible présence de l'ennemi.

Dans les récits de cette guerre enterrée, il y a des épisodes très significatifs : dans la Somme par exemple, l'impossibilité de faire des sacs de terre aboutit à l'utilisation de cadavres édifiés en rempart ou encore, dans certaines tranchées, creusées et recreusées dans un sol où les cadavres sont nombreux, on accroche la musette, la gamelle, à quelque membre qui émerge...

Le guerrier moderne est non seulement désocialisé dans l'atrocité de l'assaut mais il est aussi désanimalisé, lui, qui jadis s'identifiait au lion, à l'aigle, au hobereau du bestiaire héraldique, a tout perdu, il est devenu un *fantôme*. Le combattant privé de la reconnaissance du corps n'est déjà plus qu'un suaire avant l'ossuaire (cet ossuaire de Douaumont qui allait prendre la forme du projectile fuséiforme responsable de leur disparition).

Le phénomène se poursuivra jusqu'à la fin de la Grande Guerre, nous verrons reparaître le trompe-l'œil, le faux-semblant, le camouflage, sur les flancs

des premiers chars d'assaut, ces « cuirassés de terre » comme on les appelait alors.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, vingt ans après, la tenue camouflée, bariolée de teintes neutres, se développe chez les parachutistes tout d'abord. On verra aussi les troupes de l'hiver finlandais et russe endosser la tenue blanche, mais à côté du kaki désormais généralisé à toutes les armées, la tenue *léopard* nous fait pénétrer dans un monde de facticité où il ne s'agit plus que de se confondre totalement, parfois même de se faire passer pour l'adversaire. *De l'uniformité à l'invisibilité « nationale », on passe à la fusion et à la confusion.* Le soldat déguisé en végétal esquisse ce mouvement où non seulement le corps animal a disparu mais où le combattant adopte les composantes les plus diverses du milieu ambiant : branchages et végétations saisonnières, blancheur de la neige... Mais aussi des composantes militaires : la troupe déguisée avec la tenue de l'adversaire assume quelquefois le rôle dévolu à l'espion, le bataillon *Brandenburg* adoptait tel un caméléon toutes les apparences de ses adversaires au fur et à mesure de son avancée...

On ne sait plus qui est qui, ou plutôt par une transformation à vue, on peut devenir n'importe qui, n'importe quoi. A la limite, et c'est ce qui se prépare, on pourrait totalement supprimer la tenue de combat, trop suggestive, et la remplacer par une sorte de costume civil, ce que la police a d'ailleurs réalisé depuis longtemps. La boucle est bouclée, *la dématérialisation du corps combattant est aussi avancée que sa déterritorialisation*, chaque soldat est un « soldat inconnu », le guerrier est devenu un fantôme, mais un fantôme à trans-

formations, une bonne à tout faire : le service d'ordre, le remplacement des grévistes (éboueurs, postiers, aiguilleurs du ciel...) où les prolétarisations militaires et civiles se confondent spectralement. En résumé, tout d'abord mis en scène et réhaussé de couleurs sur le théâtre des guerres de l'ancien régime puis brutalement dissimulé sous le manteau passe-muraille de la guerre industrielle, le corps combattant a totalement disparu sous un maquillage qui dissout sa réalité formelle dans un faux-semblant qui esquisse déjà la disparition de la distinction entre « civil » et « militaire », confusion politique des plus funestes... Ajoutons encore que cette désanimalisation du corps du soldat est étroitement liée à la mécanisation de l'armée. Si le corps combattant disparaît dans l'uniforme kaki du fantassin, dans le suaire du chasseur alpin ou dans la tenue léopard du para, il disparaît aussi dans le véhicule de combat qui l'emporte, la désanimalisation et la déterritorialisation guerrières s'exaltent ici dans « l'emballage » : le corps dans le suaire et le pilote dans l'habitacle de son Mirage III ou de son Phantom... la dernière tenue de combat tend à n'être qu'une prothèse technique qui renouvelle l'armure du chevalier, *le signe le plus clair du corps combattant ressuscité, c'est le véhicule ou plus précisément sa vitesse*, celle-ci l'habille à son tour un peu comme le passager de la « machine à explorer le temps », le combattant moderne est revêtu de sa seule célérité, *il passe en attendant de trépasser*. La guerre moderne n'est plus l'art du corps combattant, elle est soudain devenue l'art du moteur combattant.

L'invisibilité de la vitesse a remplacé celle procurée par le masque, le bouclier ou la muraille.

Le nouvel ordre militaire est un ordre de vitesse, une *dromocratie*. Bien plus que l'équipement du corps, c'est l'armement qui désigne et hiérarchise les combattants, mais par armement, il faut entendre « les divers moyens de pénétration » dans l'espace, dans l'obstacle, dans les corps. Comme le précisait le général Fuller : « Lorsque les combattants se jetaient des javelines, la vitesse initiale de cette arme était telle que l'on pouvait l'apercevoir sur sa trajectoire et en parer les effets à l'aide de son bouclier mais lorsque la javeline fut remplacée par la balle, la vitesse initiale était si grande que la parade était impossible. »

Avec la génération du « moteur-combattant », la parade c'est celle du grand cirque des appareils de guerre où le guerrier est enrôlé dans la puissance cinétique du projectile avec, comme dernière figure, celle de l'homme-obus japonais, le kamikaze ou encore, la torpille-humaine, véritable apothéose pyrotechnique où le sujet-projectile se désintègre avec sa cible.

Ce sont alors les engins qu'il faut dissimuler à l'adversaire, le véhicule, comme l'ancienne tenue de combat, va subir le maquillage, sa silhouette va disparaître sous un camouflage complexe : pour les blindés la gamme des gris vert, des jaunes sable et parfois l'enduit bariolé qui simule le demi-jour des sous-bois. Pour l'avion, deux colorations qui le feront s'intégrer aux éléments terrestre et aérien, sur le ventre de l'appareil, un gris clair que l'observateur au sol pourra confondre avec la luminosité du ciel, au-dessus de l'appareil en revanche, une teinte ver-

dâtre pour tenter de l'associer à la nature lorsqu'il se posera au sol. Mais ce même terrain d'atterrissage sera à son tour maquillé, les hangars seront recouverts de « peintures de guerre », de filets de camouflage. Le tour de passe-passe, la disparition à vue concernent cette fois le lieu, le corps territorial :

« En un rien de temps, l'aérodrome est effectivement devenu une forêt ou un pré, un lac ou un village... Le rêve des hommes de se rendre invisible n'est évidemment pas près de se réaliser mais l'art de se dérober à la vue n'en a pas moins pris une extension considérable. Aujourd'hui la guerre exige le mimétisme, il s'agit non seulement de se rendre soi-même invisible pendant un instant comme dans un jeu, mais encore de dissimuler pour de longues durées des objets gigantesques, de vastes étendues. L'exécution d'une telle tâche est toute une science et l'homme qui en a la charge doit posséder un sens aigu du danger imprévu et surtout de l'in vraisemblable, l'architecte en camouflage est le contraire du propagandiste, tandis que ce dernier veut montrer clairement à tout le monde de quoi il s'agit, notre illusionniste fait l'inverse, on lui a confié la tâche de changer le monde, il s'y emploie. »

Vingt-cinq ans après la Première Guerre mondiale, cet article de la revue allemande *Signal* de 1943, nous désigne l'extension du principe de la dissimulation et du camouflage. La guerre totale a étendu le champ de la bataille, l'allongement de la portée des armes, le rayon d'action des engins, ont abouti à diminuer la « dimension » tactique des conflits au profit de leurs dimensions stratégique et logistique.

Comme l'écrivait von Bülow : « La stratégie est

la science des mouvements guerriers *en dehors du champ de vision de l'ennemi*, la tactique à l'intérieur de celui-ci. » Désormais, le domaine stratégique s'étend au rythme même des différentes disparitions : les véhicules, les infrastructures, les cités exposées aux bombardements, voire des régions entières comme les zones frontalières, c'est le grand *black-out*¹. Plus rien n'échappe à la planification de la destruction et le maquillage territorial est le signe le plus clair de cette extension. *Disparaître momentanément pour ne pas disparaître définitivement*, voilà semble-t-il la nouvelle alternative militaire. La surpuissance des explosifs et l'hypervitesse des véhicules aboutissent à cette mobilisation totale où la rapidité même de l'intervention exclut l'utilité des drapeaux, des étendards, comme elle avait exclu hier les uniformes nationaux. *L'habit du pilote ou du conducteur d'engins n'est plus qu'un sous-vêtement dans l'habitable...*

Au temps des batailles rangées, le chatoiement des vêtements, les bannières et les oriflammes avaient

1. Si très tôt, la caméra a pris place juste au-dessus du canon des mitrailleuses de la chasse aérienne, pour faciliter avec l'acquisition de l'objectif, l'enregistrement des ennemis abattus, c'est que la fonction de l'arme et celle de l'œil se sont dès l'origine confondues dans la visée, l'ocilleton des fusils à lunette, les viseurs de l'artillerie à longue portée. L'invention par Nadar de la photographie « aérostatique », l'industrialisation systématique de l'image de la reconnaissance aérienne au cours de la Première Guerre mondiale, ont d'ailleurs parfaitement illustré cette dimension cinématique d'une destruction opérée à l'échelle de régions entières, incessant bouleversement d'un paysage qu'il fallait aussitôt reconstituer à l'aide de clichés successifs, poursuite cinématographique d'un territoire incertain, décomposition et recomposition géographique où le film succédait à la carte d'état-major. La guerre totale devait encore accélérer cette mutation scénique de la bataille. (Voir P. VIRILIO, *Logistique de la perception*.)

à peu près la même signification qu'un signal-radio, il s'agissait de s'annoncer à l'ennemi, de communiquer avec ses alliés. Avec les récents moyens de communication, ce protocole s'achève ou presque, le « brouillage radiophonique » ou les « contre-mesures électroniques » viennent renouveler le maquillage physique. Enfin, c'est toute la stratégie de la vitesse : la Blitz-Krieg qui va à l'encontre des préliminaires, on ne se signale plus, tout se joue dans l'instant de la déclaration de guerre et même le plus souvent, avant cette déclaration. Là encore, la rapidité et l'aéromobilité des forces dissipent avec la parure des corps les conventions de la guerre. Comme au XIX^e siècle, où l'on avait assisté à la naissance en France de la nouvelle *police secrète* on perçoit aujourd'hui dans les armées régulières, le mouvement qui mène au « soldat en civil » et où seule la performance de ses moyens (de communication, d'assaut) distinguera le militaire du civil. Le slogan de la guerre civile devient celui des forces officielles : *le front n'est nulle part, l'ennemi partout*, la célérité des conflits mécanisés a dissous non seulement le visage du guerrier, la forme des armements, la silhouette des bâtiments, elle a fait disparaître le front. Au cours des siècles, s'étaient succédé le *champ de bataille*, le *pré carré* puis la *ligne de front*, avec la guerre-éclair, ce dernier découpage a cessé d'être comme le déclarait le général Guderian : « *Là où se trouvent les chars, là est le front.* »

Autrement dit, là où se trouve la machine de guerre, là est la guerre. Mais en réalité, de quel lieu s'agit-il dès qu'il est fait référence à une machine d'assaut ? La guerre est partout mais le front n'est

nulle part et l'offensive des blindés n'est rien d'autre qu'une guérilla motorisée, une récupération stratégique du combat des pauvres, de la lutte nécessairement surprenante et clandestine des minorités. En Suède par exemple, on entraîne actuellement le soldat à devenir partisan, l'État planifie ce qu'il nomme la *guerre libre*, autre dénomination de l'ancienne guérilla, mais cette fois d'une guérilla totale, d'une guérilla majoritaire, *en fait on libère la guerre de toute convention, de toute règle, de toute retenue*. Pour les forces stratégiques, si le sous-marin nucléaire est actuellement le vecteur le plus redoutable, c'est moins à cause de sa puissance que par l'impossibilité où l'on est de le localiser, c'est-à-dire de le *faire apparaître*. Encore indétectable, il représente à lui seul toute la dissuasion... l'inconnu de l'arme répète l'inconnu du soldat, le perçu, le visible, sont des tactiques subsidiaires, le secret voilà la puissance, la délocalisation, voilà la parade. Suprême effort du maquillage mais cette fois d'un maquillage géostratégique où le cosmique renouvelle le cosmétique... la fatalité de la femme fardée devient celle d'un monde qui se dissimule sous ces arabesques que tracent indéfiniment les engins afin de demeurer « stratégiques » c'est-à-dire invisibles, c'est-à-dire « innocents ». La coexistence pacifique entre les nations a le charme discret de l'ingénuité fabriquée, la facticité politique du globe répète celle de la géographie, cette géométrie appliquée à la représentation de l'habitat, avec ses cernes frontaliers, ces couleurs et ces lignes cartographiques qui ne sont pas plus le territoire que le fond de teint n'est l'éclat de la santé. Le maréchal de Saxe ne déclarait-il pas hier : « Je ne suis pas pour les batailles,

je suis persuadé qu'un habile général peut faire la guerre toute sa vie sans s'y voir obligé... Il faut fondre pour ainsi dire l'ennemi... » La suite lui a donné raison, le monde s'est estompé sous les traits de l'activité guerrière, depuis le repérage cartographique jusqu'à la télédétection électronique, en passant par ces cicatrices, ces tatouages de guerre que sont les infrastructures ferroviaires, autoroutières ou autres... la rectitude des voies rappelle l'histoire de la célérité, *la droite est le fossile de la violence*, de la violence du boulet dans le boulevard comme de celle du blindé sur la reich-autobahn...

La disparition des caractéristiques des corps dans l'uniformité de la tenue, va de pair avec la disparition des corps dans l'unidirectionnalité de la vitesse. La mobilisation générale est la dernière forme du maquillage et les tracés du chemin de fer et des voies rapides sont comme les traces de camouflage sur les parois d'un édifice, ils dissimulent l'unicité au profit de la conformité. La France défigurée c'est le visage d'un corps abusivement équipé, outrageusement maquillé par ses moyens de communication, depuis les câbles aériens jusqu'aux traînées de condensation des jets dans le ciel qui quadrillent l'étendue azurée, avant d'en estomper complètement la couleur.

En fait, nous perdons de plus en plus la vue directe sur les choses... la carte au lieu du territoire, la statistique au lieu des faits, comme l'écrivait Winston Churchill en 1948 : « Dans les anciennes guerres, la décision provenait des épisodes plutôt que des tendances, dans la guerre moderne, les tendances sont infiniment plus importantes que les épisodes. »

Fondre, confondre, estomper, les conflits sem-

blent révéler une esthétique de la disparition et ceci jusqu'à l'autorité suprême : le conducteur, le chef de guerre, officier ou stratège, tous deviennent les semi-conducteurs d'un processus abstrait. Après le soldat, après l'armée, c'est cette fois l'objectif qui devient inconnu. Pour le capitaine, pour le commandant du sous-marin lance-engins, il n'y a plus d'autre mémoire que celle du calculateur de tir, la bande magnétique concentre dans son déroulement la trajectoire du missile jusqu'à sa cible, comme la voie romaine condensait la puissance de l'Empire dans le déplacement de ses légions.

Enroulée sur son tambour ou déroulée dans la plaine, la droite symbolise l'infini parce qu'elle est *toujours semblable à elle-même*, premier glacis militaire, la droite ligne est le projet de la violence, mais d'une violence non sanctionnée où le mouvement est tout et le but sans valeur. Comme pour la courtisane, son succès n'est rien, seule compte la poursuite, sa séduction provoque au départ, son innocence est le piège du voyage, attirante, elle conduit vers l'horizon comme vers sa chambre la fille à soldat.

Du lieu d'élection au lieu d'éjection

« Ainsi mon peuple sera-t-il
déporté faute d'intelligence. »

(Livre des Malédictions)

Peut-on parler ici d'architecture? si la nostalgie conduit au discours sûrement. J'observais récemment quelques clichés de Berlin, plus précisément de l'Alexanderplatz; échelonnées des années trente à nos jours, ces photographies donnaient moins à voir l'état des lieux que la rapidité de leur disparition, un fondu-enchaîné en somme. Peut-on attribuer à la guerre cette accélération soudaine de l'image urbaine? Peut-être, mais si la consommation des villes européennes a bien été l'origine de la consommation de l'espace, sur notre continent ce n'est qu'à partir de 1945 que le dessin s'anime ou plutôt que le dessein des décideurs et autres metteurs en scène agite les

décors urbains et à travers eux, le corps du territoire tout entier. L'instinct de conservation des historiciens qui semblent aujourd'hui souhaiter la renaissance des vieux modèles, aux Halles de Paris comme ailleurs, m'amuse presque autant que les prétendues novations : la nouveauté c'est désormais la célérité, non plus le changement ou renouvellement des formes mais l'accélération même du cycle : tradition/innovation, la vitesse pure. Les périodes stylistiques de l'ancien et du moderne défilent si rapidement sous nos yeux qu'elles ne sont déjà plus que les séquences d'une défection généralisée de l'architectonique, au point qu'il faudrait aujourd'hui la chronophotographie de Marey pour apercevoir la forme structurale de la défaite urbaine, Berlin mais aussi bien Paris ou New York...

La faillite mégapolitaine n'est que le signe avant-coureur d'une débâcle plus vaste, en fait, ce sont les mythes de la concentration et de l'intégration qui disparaissent avec l'hyperfréquence de diffusion des groupes dans l'ensemble territorial. Il y a dix ans on présentait comme un succès le fait que les permis de construire n'étaient plus obtenus à Manhattan qu'à la condition expresse de déposer simultanément un « permis de détruire ». Le délai de fixation de l'image architecturale était limité à douze années. Cette cinétique phénoménale de l'urbain avait même ses théoriciens, au Japon surtout : les *Métabolistes*. Il faut signaler ici que la disparition à vue y avait été réalisée par deux fois en moins de dix minutes : à Hiroshima et à Nagasaki... Aujourd'hui, l'un de ces théoriciens, Kenzo Tange, se plaint dans la presse spécialisée, de la disparition prochaine non plus de l'architecture

mais cette fois, de l'architecte, lui qui souhaitait transformer ce dernier en prestidigitateur se retrouve comme le lapin dans le chapeau ou plutôt comme une ombre japonaise. L'obsolescence rapide, cette esthétique de la disparition, semble bien autre chose qu'un effet de « l'industrial design ». Un peu comme si la révolution des transports, il y a moins d'un siècle, avait été la dernière révolution culturelle de l'Occident, nous commençons à entrevoir l'identité profonde qui existe entre l'apparition des chemins de fer et celle du cinématographe des frères Lumière. A la « belle époque », avec l'entrée en gare du train de La Ciotat, tout bouge et s'anime, tout devient trajectoire, vitesse de projection de l'image mais aussi du projectile d'artillerie et de l'aviation. Enfin, en 1905, un savant soutient une thèse qui permettra bientôt un escamotage plus complet, il l'intitule « Électro-dynamique des corps mobiles », son auteur s'appelle Einstein. Mais ce mouvement, aujourd'hui nettement perceptible dans son étendue et sa signification historique, correspond aussi à une mobilisation totale, c'est-à-dire à une mise à l'écart dans et par la vitesse.

Lors d'une exposition réalisée en 1973 au musée des Arts décoratifs, on présentait des vues prises dans la proche banlieue parisienne il y a quelque soixantedix ans; juxtaposée avec des clichés récents cette manifestation donnait à voir la rupture contemporaine du tissu urbain. Ce qui était frappant, outre la disparition du végétal et le changement d'échelle des édifices, c'était, dans les vues récentes, l'apparente absence d'habitants de ces banlieues pourtant très denses. Or, ce vide soudain n'était qu'un effet de la

vitesse acquise depuis le début du siècle. La population était bien là, mais elle venait de passer ou elle allait passer, incessamment. Ces « images du temps » dans un paysage urbain désertifié présentaient l'illustration parfaite du VITE comme nouveau VIDE, la présence-absence du passager emmuré dans la dissipation véhiculaire, isolé par la violence de l'énergie motrice, cet usager enfermé dans l'écart d'un trajet accéléré, moins « habitant » désormais que survivant, moins « sociétaire » que temporaire.

Prenons un exemple : 80 % des habitants du XIV^e arrondissement de Paris sont en fait de simples passagers et encore convient-il de se souvenir que de ce chiffre est exclus le flot de ceux qui y passent en rentrant ou en sortant de Paris par les portes d'Orléans ou de Châtillon, les habitants considérés sont ceux qui demeurent dans les îlots à l'exclusion de ceux qui circulent dans les artères, premier écart significatif. Néanmoins, parmi le nombre de ceux qui prétendent y demeurent, 80 % n'y restent pas, soit qu'ils y demeurent pour travailler sans y loger, soit qu'ils y logent mais le quittent chaque matin pour travailler au-dehors et souvent fort loin... exemples d'une gyrovagie que l'on nomme « migration alternée » et qui a définitivement dissipé la localisation sociale.

Où est donc le citadin ? quel est son dernier quartier ? demeure-t-il encore quelque part lorsqu'il n'est pas cloué au lit par l'extrême enfance, la vieillesse ou la maladie ? Lorsque l'on enquête auprès des usagers, certains répondent parfois naïvement : « J'habite l'autobus, c'est dans celui-ci que je retrouve des connaissances, c'est mon palier entre mon lieu de travail et mon appartement. » D'autres indiquent le train de

banlieue où ils passent plusieurs heures par jour et où ils nouent des relations alors que parvenus à destination, ils s'isolent pour se restaurer ou se reposer nuitamment dans leur logement. Le quartier vécu n'a plus rien à voir avec un quelconque arrondissement municipal, il n'est plus qu'une digitation distendue. Dans cette nouvelle topographie, si nous admettons encore les séquences de l'échappement des loisirs du week-end ou de vacances plus lointaines, l'espace s'écarte encore aux dimensions du pays voire du continent ou des antipodes. L'aire du passager, citoyen temporaire, surgit alors comme un champ échappant à toute localisation. La mise à l'écart par le transport et la dispersion est donc bien caractéristique de notre époque même si de prime abord, la concentration urbaine semble plus importante que jamais, on ne peut identifier la mégalopole à sa « densité de population », sous peine de contribuer à accroître encore la dissipation sociale, la mise à l'écart dans la violence du déplacement accéléré qui renouvelle, à notre insu, l'ancienne ségrégation des murs et des clôtures. On nous parle souvent de villes nouvelles... des villes nouvelles s'il y en avait, ça se saurait! Une ville de plus, ici ou là et rien d'autre qu'une répétition tautologique autour des capitales : à Londres ou en France, on balise des nébuleuses urbaines mais l'innovation c'est la faillite de la métropole d'assistance, l'originalité c'est le développement inouï des sites de transit (sic transit), aéroports et autres lieux d'éjection qui remplacent progressivement nos anciens lieux d'élection. En fait, la fin de la métropole de service nord-américaine entraîne déjà la fin du mythe de l'agglomération comme lieu d'in-

tégration sociale du paysannat et du prolétariat migrants, c'est là le début d'un grand *lâcher-tout* comparable par bien des points à la décolonisation. Hyperconcentré dans ses terminaux et autres postes de contrôle et de surveillance, l'État anational s'apprête à larguer ses amarres avec les populations urbaines, son milieu c'est désormais le non-lieu de la vitesse, le non-territoire d'une politique essentiellement vectorielle où la prééminence du Temps renouvelle déjà celle de l'Espace, au point que l'on commence à envisager très sérieusement en France, la création d'un ministère de l'Aménagement du Temps...

Observons la stratégie des deux blocs multinationaux Est-Ouest : outre la volonté d'un contrôle de l'océan et donc de certains ports et de certaines îles (Méditerranée, océan Indien, etc.), les villes ne prennent plus place que comme des enjeux, des cibles qu'il serait mal venu de protéger. La voilà bien la Ville Nouvelle, à la fois ville ouverte et ville offerte, enjeu d'un équilibre terroriste où elle ne fait plus office que d'otage dans une dissuasion généralisée. Une anecdote l'illustrera : lors d'une rencontre, l'architecte-informaticien *négro-ponte* m'informait que le Pentagone possédait un planisphère d'un nouveau genre, fruit de la mise à jour des ressources du globe par les satellites-espions. A côté du contrôle des mouvements les plus divers, les militaires y mettent à jour chaque semaine, l'état des villes : dès qu'une construction s'achève dans un quartier, modifiant ainsi le relief d'une agglomération, elle est portée au cadastre mondial de l'armée américaine et ceci pour chaque cité, de chaque État, de chaque nation. On recense le bâti

comme hier on levait les plans topographiques des territoires conquis, on relève aujourd'hui la morphologie métropolitaine... au cas où!

Le voilà, le fameux « dé-urbanisme »! Hier encore, lorsque l'on bâtissait un pont, il fallait préparer et calculer sa ruine en cas de guerre. Il y a seulement dix ans, il fallait déposer à New York un « permis de détruire » pour obtenir son contraire, avec la géopolitique nucléaire, le permis de destruction se prépare à l'échelle des vastes nébuleuses mondiales¹ patiemment, inexorablement, la fin des villes s'inscrit dans de telles perspectives. Autrefois, pôle de fixation du pouvoir, pôle de résistance avec la citadelle-État et ses remparts, la cité n'est plus utile désormais que comme offrande civile aux militaires des deux camps... un peu comme ces fragiles pacotilles que l'on présentait aux « barbares », la ville n'est plus qu'une vitrine à saccager. Berlin-Ouest reproduit assez bien ce schéma : déjà ruinée, elle n'a été rebâtie que comme un étalage de l'Occident. Ayant perdu son statut de capitale de l'État allemand, elle allait perdre encore une partie de sa réalité urbaine, métropole specta-

1. *Faut-il raser la banlieue?* A l'heure où les banlieusards revendiquent leur spécificité, les grands ensembles des années soixante vivent une manière de révolution. A la Courneuve, on s'apprête à détruire 1 500 HLM, à Gagny 500 logements, etc. Partout autour des grandes villes le problème est posé. Une étude économique réalisée par « l'Association pour le développement de la communication » arrive à ces conclusions : « La démolition de 300 000 logements en cinq ans coûterait 10 milliards de francs par an, mais elle permettrait la création de plus de 100 000 emplois. Mieux, au terme des cinq ans, les recettes fiscales provenant de l'opération démolition/reconstruction seraient supérieures de 6 à 10 milliards de francs à la somme d'argent public investie. Alors, pourquoi pas? » A. SILBER, *Le Nouvel Observateur*, 1982.

culaire, ouverte à l'Est, lieu de transit des fugitifs, terrains d'aventures pour une architecture d'expositions internationales plus ou moins provisoires; plus réel comme symbole que comme lieu de vie, voilà le nouveau statut de Berlin. Aujourd'hui, la crise de New York ressemble beaucoup à celle de Berlin, façade est des États-Unis, port d'immigration et ancienne vitrine du rêve américain, la grande métropole n'en perd pas moins elle aussi, sa substance économique et politique au profit de Washington ou plutôt du terminal de la Western-civilisation : le Pentagone. Aux yeux des acteurs de la moderne géopolitique, deux villes subsistent encore, Moscou et Washington. Elles seules possèdent une crédibilité à l'échelle des deux États nationaux en voie de constitution, ces cités sont les dernières à posséder encore, pour un temps, une réalité politique intacte ¹. Cette congruence n'est pas assez perçue au niveau de ses

1. On comprend mieux ainsi le dénuement de certaines grandes cités américaines, en particulier à l'est du Mississippi où, de Chicago à Washington, de Saint-Louis à Boston, les centres urbains se dépeuplent à une vitesse record, menaçant l'équilibre économique des agglomérations de la côte atlantique et du Middle West. *En dix ans, Saint-Louis a perdu 27 % de ses habitants, Cleveland 23 %, Détroit plus de 20 %...* Certains quartiers de ces cités ressemblent déjà à des villes fantômes immortalisées par le cinéma américain. Il en est de même en Europe, avec la crise des cités industrielles : Liverpool et Sheffield en Grande-Bretagne, Dortmund en Allemagne fédérale, sans parler de la situation de l'agglomération lyonnaise en France, au point que le ministre du logement Roger Quilliot a récemment mis à l'étude un *programme de démolition d'un million de logements sociaux* jugés non conformes au nouveau « mode de vie », l'insalubrité n'étant plus officiellement le seul critère, le seul prétexte pour la destruction des immeubles... *La démolition des grandes cités industrielles serait-elle en train de remplacer la politique des grands travaux publics, traditionnelle en période de crise économique ?*

conséquences pratiques : le dépérissement d'une structure à la fois sociale et spatiale où le synécisme reproduit indéfiniment ses effets, depuis le déclin des villages avec le surgissement de l'État-cité jusqu'à la déchéance des villes de province avec l'apparition de la capitale de l'État-national. Aujourd'hui, la résorption transnationale affecte chaque métropole, chaque capitale à l'Est comme à l'Ouest, elles ne sont déjà plus que le lieu d'une politique subalterne où chacune perd insensiblement ses prérogatives, c'est cela aussi la normalisation et Prague n'était qu'un exemple brutal, parmi d'autres.

Un peu partout, on assiste à une réorganisation de la géographie politique : redéploiement industriel étendu au tiers monde, division internationale du travail avec l'entreprise multinationale, etc. La voilà bien la fameuse régionalisation prônée par les tenants d'un ordre politique mondial ! Dans le grand procès de la coexistence terroriste d'une paix nucléaire, la démographie des villes importe moins que leur situation géopolitique, il n'y a plus guère de différence entre New York, Londres ou Paris, pas plus d'ailleurs qu'entre Varsovie, Prague ou Leningrad, seules subsistent les deux citadelles solitaires : Moscou et Washington. L'uniformité, voire l'identité de l'architecture urbaine d'Orient en Occident, aurait dû pourtant nous alerter sur le phénomène, car « l'identique » signale toujours une disparition profonde, l'apurement des signes de la diversité et de la disparité annonce aussi la désagrégation culturelle et politique. Lorsque Mao Ze-Dong présentait les affrontements contemporains comme une immense opposition ville/campagne aux dimensions du globe, il s'illusionnait

encore sur la pérennité des villes, sur leur puissance à demeurer. Si les cités ont bien accompagné la montée historique de l'État occidental, la révolution industrielle a marqué le début de leur dissipation et leur croissance extrême au cours du siècle passé nous a tous abusés sur leur capacité de survie. Militaro-industrielle, cette révolution allait bientôt révéler son produit final : la force motrice, la vitesse du projectile. Le projet industriel c'était cela et rien d'autre. En fait, la concentration urbaine n'était qu'un rassemblement, un épisode de la levée en masse des populations réunies avant l'assaut, la dispersion¹. Aujourd'hui, les nébuleuses bidonvillesques du continent sud-américain me semblent l'esquisse du projet futur : immenses zones abandonnées, livrées à l'illusion de l'autogestion d'une pénurie grandissante comme Villa Salvador près de Lima qui compte plus de 100 000 habitants... terrain d'aventures pour une fragile auto-construction de masse, avec ici et là, quelques *capitales de transit*, ports ou aéroports, cités de transfert, comme Manhattan hier, destinées à assurer le mouvement perpétuel d'une délocalisation politique, économique et culturelle, brassage incessant du corps social destiné à assurer son déphasage, prélude à une biopolitique mondiale.

Certains théoriciens célèbrent ces pratiques comme un « retour au pouvoir » du peuple sur son environnement immédiat sans apercevoir semble-t-il la signification d'une telle rupture entre milieu et politique. L'utopie métaboliste et l'euphorie d'une

1. « Une véritable décentralisation doit être accompagnée d'une large déconcentration, notamment en matière d'urbanisme et de logement. » A. MAUROY, *Le Matin*, 21 avril 1982.

convivialité des autoconstructeurs se retrouvent ainsi à dix ans d'intervalle, mais ce qui était hier désigné comme progrès des techniques de construction avec Tange, Isosaki ou encore « architecture mobile » avec Friedmann, est devenu soudain, paupérisme, misérabilisme...

Si le port n'a jamais été une ville tout à fait comme les autres, l'aéroport n'est rien qu'un projecteur, un lieu d'éjection accélérée dont les abords sont interdits, rendus invivables par le bruit, la pollution, où le particulier est moins un habitant qu'une simple particule. Il suffit d'apprécier l'évolution intervenue dans leur architecture depuis un demi-siècle, en France comme aux États-Unis. Prenons l'exemple de l'aérodrome du Bourget : construit autour des années trente, c'est un palais au plan symétrique, avec une tour de contrôle centrale et une galerie des « pas perdus » comparable à celle de n'importe quelle grande gare. Vingt ans après, Orly offre peu de différences essentielles, c'est toujours un palais, un palais de verre rectangulaire avec un accès autoroutier déjà très évolué... puis c'est Roissy, machine d'embarquement, échangeur circulaire avec ses satellites périphériques où l'on accède comme par miracle, au jet... En fait, entre l'automobile, l'escalator et la carlingue, on passe d'un véhicule technique à l'autre, sans transition ou presque. On observe la même rupture outre-Atlantique avec Kennedy-Airport et le dernier aéroport de Dallas qui ressemble à s'y méprendre à un computer. Il couvre une superficie comparable à celle de l'agglomération parisienne et assurera d'ailleurs la rotation d'une population équivalente, dix à quinze millions de passagers par an. « L'architecture d'aéro-

port » devrait donc être aussi significative pour un urbaniste que « l'art d'aéroport » l'est pour un ethnologue conscient du déclin des cultures. Si l'on veut en effet juger valablement de la modernité architecturale c'est ici et dans les paysages autoroutiers et industriels qu'il faut la chercher, infrastructure des sociétés, support du dynamisme animal, véhicule statique, l'architecture tend à se perdre dans le cycle des prothèses motorisées. Déjà, l'écart entre l'ascenseur, le métro ou le train, se comble grâce au trottoir roulant... demain, d'un engin l'autre, il ne restera que les grands terrains vagues du peuplement. Soumise au système véhiculaire, l'architectonique se réduira à quelques instruments précaires plus ou moins gigantesques, « ouvrages d'art » comme on dit pour sauver la face d'une époque sans architecture civile et bientôt sans art.

Selon le futuriste Marinetti, une voiture de course était plus belle que la Victoire de Samothrace... c'est possible, mais pour moins longtemps, il suffit de regarder les nouveaux bolides de « formule 1 » et l'évolution rapide de l'aérodynamisme depuis 1910 pour deviner qu'un véhicule n'est rien d'autre qu'une larve de vitesse, l'embryon d'un devenir constamment différé, la figure provisoire d'une défection dont on ne perçoit l'aboutissement que dans l'émergence d'un autre engin, d'une vitesse plus grande.

La grandeur de la vitesse... quel est le sens d'une phrase comme celle-là? On perçoit très bien qu'une vitesse soit supérieure à une autre, mais sa « grandeur »... c'est un non-sens qui masque le fait que la supériorité de la vitesse réduit à rien toute autre grandeur mesurable. Comme le déclarait Heidegger

en paraphrasant Platon : « Toute grandeur est dans l'assaut », mais il s'agit là d'une ivresse, une ivresse comparable à celle des profondeurs, l'ivresse des grandeurs qui fait dire au métaphysicien que d'ici-bas vers là-haut, il nous faut fuir au plus vite, laissant là, l'ici et maintenant de la matière et des corps (animaux, sociaux, territoriaux) mise en forme d'une fugacité qui s'apparente à une répulsion généralisée, au point que l'esthétique de la disparition peut alors devenir brutalement disparition de l'esthétique.

On a célébré en 1976 les 80 ans du dernier des arts, le septième du nom. Nul ne soupçonnait cependant le caractère fatal de « l'entrée en gare du train de La Ciotat », pourtant, les premiers spectateurs se reculaient paraît-il, en voyant surgir la locomotive... réflexe, prémonition, où reculerons-nous demain? peut-être là, où justement rien ou presque ne bouge, dans le sous-sol, dans l'épaisseur d'un manteau où commence la dernière colonisation, celle du monde plein de la lithosphère, où la pénétration n'est possible que par l'architecture du souterrain, dans ces réseaux de galeries, véhicules d'un peuplement de l'ombre, en Chine aujourd'hui.

Comment interpréter les nombreuses conférences internationales sur le désarmement qui se sont succédé depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale? S'agit-il là d'une des nécessités de la coexistence? D'un grand dessein de pacification universelle? Ou bien s'agit-il d'un nouveau type de manœuvres, une sorte de dernier jeu stratégique où les grandes puis-

sances s'évertueraient à dévoiler constamment leurs batteries pour développer plus sûrement leurs avantages, en faisant sans cesse dériver le lieu de l'affrontement?

Après les interdits qui ont frappé les armements biologiques, après la limitation des armements stratégiques, c'est maintenant l'interdiction de la guerre météorologique et de son corollaire, la guerre géodésique. Le grand jeu se poursuit, mais il ne s'agit plus de déplacer comme hier sur l'échiquier, le symbole des divisions, la marque des groupes d'armées, il s'agit aujourd'hui de changer constamment de terrain ou plutôt de salle d'opération. Dans ce *jeu de la guerre* devenu soudain *jeu de la paix*, les partenaires ressemblent à ces couples adultères qui se donnent par avance une série de rendez-vous en des lieux différents afin d'échapper au contrôle du maril Avec cette *stratégie de l'au-delà*, il faut désormais chercher l'enjeu dans les marges du jeu, dans ce qui n'est jamais évoqué. En fait, nous l'avons vu, ce qui se dévoile se démobilise, avec la dialectique de l'arme et de la cuirasse, le visible est déjà perdu puisqu'il échappe à cette prescience qui est la règle du jeu stratégique. Tout ce qui échappe à la connaissance de l'adversaire ou simplement ce qui n'apparaît pas encore, constitue l'*armement* au sens maritime du terme : la préparation au départ, l'appareillage, l'assaut du déplacement. Essayons-donc de deviner ce que dissimulent les grands jeux de piste de la Paix totale. Il est plus que probable que la double stratégie *antiville* et *antiforce* ne représente qu'un simulacre destiné à abuser l'adversaire; quant à l'actuel « durcissement » des différents moyens de combat, il n'illustre que l'illusion du

rempart, la survivance du principe de la fortification, vaste supercherie destinée à rendre crédible le caractère pacifique des fameux adversaires/partenaires russo-américains... On parle beaucoup dans les discours techniques de la miniaturisation des charges explosives, de la précision du guidage des engins... on donne paraît-il plus d'autonomie aux vecteurs, plus de souplesse d'emploi aux missiles... on fabrique maintenant toute la gamme des armes et des munitions depuis le poignard du commando jusqu'au missile intercontinental, en passant par le char d'assaut et l'avion d'attaque au sol... Les publications consacrées à l'armement prolifèrent et se popularisent, les salons, les expositions et manifestations militaires se multiplient, c'est la fête des Tuileries ou celle du Bourget, les enfants n'ont plus besoin de soldats de plomb, ils peuvent jouer avec les vrais lors des différentes opérations « portes ouvertes ». A l'arsenal, dans les casernes, on donne à voir, *on brade le secret des moyens pour mieux préserver celui des fins*. Ici ou là, on inaugure de nouveaux « musées de la guerre » où s'entassent les détroques du passé le plus récent, on renfloue les sous-marins de la première guerre, on déterre les blindés de la seconde pour les mettre sous verre, les forteresses volantes font leur entrée au musée de l'air, les porte-avions à celui de la mer, c'est la « paix des braves », on visite en famille les champs de bataille, au besoin même comme en Grande-Bretagne, on reconstitue les combats... Le spectacle télévisé des « Grandes batailles du passé » réjouit les français tandis qu'en Allemagne fédérale, un certain Karl-Heinz Hoffman entretient une petite wehrmacht privée qu'il fait manœuvrer chaque week-end pour le

plus grand plaisir des nostalgiques. Un peu partout, les associations d'anciens combattants se regroupent pour diverses festivités publiques, certains organisent des convois de vieux matériels et défilent aux Champs-Élysées, d'autres répètent inlassablement de célèbres « kriegspiel »... c'est le grand carnaval de la gloire, mais faut-il s'y tromper? est-ce que cela annonce le retour des cohortes de joyeux assassins marchant au son des fifres? reverrons-nous la ruée des panzers, comme semblent l'indiquer les récents conflits conventionnels du Proche-Orient? Sûrement non, *les guerres de quelques jours voire de quelques heures, sont elles-mêmes muséographiques*, malgré les désastres qu'elles engendrent, elles ne sont déjà plus que des « représentations » en vraie grandeur jouées par de minuscules acteurs qui ne troublent guère le grand jeu de la paix totalitaire. En fait, ces théâtres d'opération ne sont que des « bancs d'essai » militaro-industriels, rien de plus... Si jadis on tolérait la mise à mort d'un pilote d'essai pour sophistiquer un engin, on accepte désormais sans grands scrupules l'extermination de « populations pilotes » dans le Golan, au Liban, afin d'améliorer les contre-mesures électroniques des Phantom ou la précision des fusées SAM, mais l'essentiel est ailleurs, caché dans l'évidence. Contrairement à la première, la Seconde Guerre mondiale s'est étendue effectivement à l'ensemble du globe, elle a inauguré ce qui allait être parachevé en 1960 : la conquête de l'espace. En réalité, la guerre totale aura été l'aboutissement de la guerre du monde et depuis, malgré la Corée ou le Vietnam, la guerre a perdu son terrain. Comme les engins tout terrain, amphibies, aéromobiles qu'elle utilise à profusion, la

guerre moderne s'est à la fois délocalisée et déterritorialisée et il ne faut plus s'étonner de voir les différentes forces en présence abandonner tour à tour leurs bases avancées, à l'exception, qui confirme la règle, de quelques lieux de transit, ports ou aéroports. Si hier on pouvait encore judicieusement parler à propos des armées de « manœuvres en campagne » et identifier étymologiquement le camp et la campagne, actuellement, si la manœuvre subsiste, à l'échelon des grands pactes militaires elle n'a plus besoin de terrain, de campagne. L'envahissement de l'instant succède à l'invasion du monde, *le compte à rebours est devenu le lieu des affrontements*, la dernière « frontière », la guerre du temps a renouvelé celle de l'espace territorial, c'est la raison pour laquelle les deux grands blocs peuvent si aisément proscrire les guerres géodésiques et météorologiques.

Ce qui est en cause à Genève avec la limitation des armements stratégiques (SALT) ce n'est déjà plus l'explosif mais le vecteur (cruise-missile, back-fire...), le *vecteur de délivrance* comme on dit, ou plus exactement encore ses performances, sa rapidité.

Si *l'explosif* (le nucléaire) a parachevé il y a plus de trente années la guerre de l'espace, en cette fin de siècle, *l'implosif* (le vecteur) inaugure au-delà des territoires acquis, la guerre du temps. En pleine coexistence, sans déclaration d'hostilités, plus sûrement que par n'importe quel explosif scientifique, la célérité des vecteurs nous délivre de l'espace territorial. Si comme l'écrivait il y a fort longtemps Sun Tse, *la promptitude est l'essence même de la guerre*, il faut nous rendre à l'évidence, aujourd'hui la vitesse c'est la guerre même, la fin du Temps. La voilà donc

cette *guerre écologique*, cette guerre à l'habitat de l'espèce dont la « stratégie antiville » n'est que l'un des aspects. Mais revenons en arrière, au moment décisif de l'affaire de Cuba en 1962 : le délai de préavis de guerre nucléaire est encore de *quinze minutes*, l'implantation des sites de lancement de fusées russes dans l'île de Castro risque de faire tomber ce préavis à *trente secondes*, ce que le président Kennedy ne pouvait accepter. Nous connaissons la suite, l'installation de la ligne directe du téléphone rouge... Dix années plus tard, alors que le délai « normal » n'est déjà plus que de quelques minutes (entre cinq et dix minutes), les accords SALT I entre Nixon et Brejnev visent moins comme semble l'indiquer leur sigle, à la limitation des armements stratégiques qu'à la conservation du pouvoir politique « humain » des protagonistes, puisque les progrès constants de la rapidité des vecteurs risquent, un jour ou l'autre, de ramener le délai de préavis en dessous de la minute fatidique, *abolissant définitivement cette fois, le pouvoir de réflexion et de décision du chef d'État* (à l'Est comme à l'Ouest) au profit d'une automatisation pure et simple, la déclaration de guerre n'appartenant plus dès lors qu'aux ordinateurs stratégiques des deux camps ¹. Rappelons encore que le plus perfectionné des missiles ne se déplace qu'à *3 km par seconde* alors que l'onde laser se déplace à *300 000 km par seconde*. Pour mémoire,

1. « De part et d'autre, les missiles de haute précision sont prévus pour détruire les capacités de lancement de l'adversaire. Pour atteindre leur cible, ils doivent être tirés avant même que les missiles ennemis aient pu quitter le sol. *Le temps de réaction est devenu si court que, en période de crise, la paix et la guerre sont décidées par ordinateur.* » R. BARNET, *Le Monde diplomatique*, avril 1982.

indiquons enfin que l'essentiel des recherches électroniques investit actuellement dans les projets d'armes laser... De *l'état de siège* des guerres de l'espace à *l'état d'urgence* de la guerre du temps, il n'aura fallu attendre que quelques décennies et l'ère de l'homme d'État aura disparu au profit de celle de l'appareil d'État.

Après l'état de blocus de l'État-cité et de l'État-nation, il faut s'y faire, *l'état d'urgence c'est la ville nouvelle*. Fin du monde ou plutôt crépuscule des lieux dont les Palestiniens auront les premiers mesuré l'effet d'apesanteur, « gens sans terre », pirates de l'air, ils auront compris par force le caractère suicidaire de *l'air-terminal*. Après l'art, après l'architecture, voici venue la *politique d'aéroport*... mais cette fois, d'aéroports qui n'auront plus le caractère ludique que leur conférait la bourgeoisie du voyage, mais celui tragique du camp d'extermination. Aérogares, terminus et portes de l'antiville qui ouvrent sur le néant d'un territoire disparu, lieux d'éjection que l'on emprunte pour boucler la boucle vide de l'errance accélérée, air-terminal, spectroscopie où défilent les ombres populaires, migrants, fantômes en transit, en sursis de la dernière révolution, *la révolution de l'éternel retour*... La voilà bien la stratégie antiville, celle où le kidnapping s'opère sur l'ensemble des masses, celle où l'enlèvement devient l'essence du jeu politique *transnational*, au-delà des vieilles pratiques du séquestre, du ghetto et de *l'enfermement national*.

Si le magnat de la « Hughes Aircraft Corpora-

tion » avant de mourir dans un jet, avait cru bon de financer à la fois l'industrie aéronautique et l'industrie cinématographique, c'est parce que l'une comme l'autre véhiculaient une même illusion cinématique. Pour « Citizen Hughes », propriétaire d'une grande compagnie aérienne, le monde était déjà tellement restreint qu'il avait acquis plusieurs dizaines de résidences, secondaires comme on dit, réparties autour du globe. Dans chacune, le même mobilier, le même journal et le même repas servi simultanément à une heure habituelle. Ceci afin de ne pas dépayser le maître des lieux.

Prémonition de la fin, de la fin du monde? Aujourd'hui, lorsque des voyageurs (déjà nombreux) prennent un billet d'avion à Roissy en France pour Roissy en France, que reste-t-il du voyage? le dernier nomadisme serait-il celui du temps? du temps qui passe? Ici comme ailleurs l'embarquement n'est qu'un « aller-simple », un *aller en vitesse* et non plus un s'en aller, puisque ailleurs comme ici, dans cette cité de transit où les passagers attendent le vecteur de leur disparition, dans cette « salle des voyages perdus » qui répète assez bien les salles d'attente des anciens cinémas où l'on patientait, à l'époque héroïque où le cinématographe n'était pas encore *permanent*...

Bien que la projection de l'appareil de voyage ne soit toujours pas permanente mais encore contrainte par l'horaire du départ, ceux qui attendent de partir pour revenir (sans aller nulle part) ne sont guère différents des cinéphiles. Ainsi, de ces quarante américains débarqués spécialement à Paris le 31 décembre 1976 pour y réveillonner, prendre le *Concorde* et réveillonner à son bord, arriver à Washington et

réveillonner à l'ambassade de France... un peu comme on reste pour assister à une seconde puis à une troisième séance de projection quand le film a plu.

« Tu as fait une ville de ce qui était un mondel » reprochait à Rome, le gallo-romain Namatianus, mais ce n'était encore qu'un dessein méditerranéen, une plaisanterie marseillaise... demain, c'est promis, Dallas-Airport traitera plus de cent millions de passagers/an, brassant ainsi à lui seul le double de la population française. Cet équipement phénoménal ne sera pas seulement la maquette en vraie grandeur de l'antiville, mais aussi et surtout celle de l'antination. Ses fugaces citoyens inscrits aux registres de bord ne seront pas nécessairement des individus différents mais encore des sujets à l'identité annulaire « passagers en rotation » comme on dit, habitants des fuseaux horaires, être topologiques dont le modèle a été probablement Sarah Krasnoff qui, pour tenter d'échapper aux psychiatres, emprunta en 1971, les appareils de la KLM, franchissant pratiquement sans escale pendant cinq mois consécutifs, plus de 160 fois l'océan Atlantique avant de mourir ruinée dans la chambre 103 de l'hôtel *Frommer* d'Amsterdam.

Troisième partie

La dromoscopie

« La première victime d'une guerre, c'est la vérité. »

R. Kipling

Le mouvement commande l'événement, en rendant agissante la transparence la vitesse métamorphose les apparences, dans l'entreprise accélérée du voyage, un simulacre s'opère qui renouvelle celui du trompe-l'œil, comme un embu le fond du paysage remonte à la surface, les objets inanimés s'exhument de l'horizon et viennent tour à tour imprégner le vernis du pare-brise, la perspective s'anime, le point de fuite devient un point d'assaut projetant ses traits, ses lignes sur le voyeur-voyageur, l'objectif de la poursuite devient un foyer qui darde ses rayons sur l'observateur ébloui, fasciné par l'avancée des paysages. Cet axe générateur d'un mouvement apparent

se concrétise soudain dans la vitesse de l'engin mais ce concret est celui tout relatif de l'instant, car l'objet qui se précipite sur la pellicule du pare-brise sera aussi vite oublié qu'aperçu, remisé au magasin des accessoires, il disparaîtra bientôt dans la lunette arrière.

Détrompons-nous, nous sommes là devant le véritable « septième art », celui du tableau de bord. A l'inverse de la *stroboscopie* qui permet d'observer des objets animés d'un mouvement rapide, comme s'ils étaient au ralenti, cette *dromoscopie* donne à voir les objets inanimés comme s'ils étaient animés d'un violent mouvement.

Monter dans un engin c'est à la fois monter à bord et quitter le bord (du trottoir par exemple), mais c'est aussi pour l'auteur du déplacement s'installer devant une sorte de chevalet composé de l'écran du pare-brise et du tableau de commande des organes du moteur-projecteur. Disposé devant les yeux du conducteur ce *tableau de bord* forme un ensemble, l'auteur du déplacement devra tour à tour observer la venue des objets qui ne manqueront pas de frapper la glace (images mais aussi bien insectes, graviers, volatiles...) et les divers mouvements qui animeront les jauges et les compteurs. Dans cette fascination de la direction un double jeu de visées sur le dedans et le devant s'instaure, avec l'aide du volant et du levier de vitesses, l'auteur-compositeur du voyage composera effectivement des séries de *scènes de vitesses* qui se joueront subrepticement dans l'écran transparent du pare-brise. Avec le monotone enchaînement des scènes de courses, chaque objet aperçu dans la profondeur de champ, de l'avancée, s'identifie à l'instant

d'un télescopage différé; dans l'avant-scène du poste de conduite de l'avancée, le conducteur par des esquives rotatives recherchera et redoutera tout à la fois ces précipitations trop irréelles pour que leur caractère suicidaire ne retienne l'auteur d'avancer. En fait, le simulacre dromoscopique occulte la violence télescopique de la course, son faux-semblant assure et rassure le pilote sur sa lancée. Si par son aérodynamisme le véhicule de course n'est que l'embryon d'un devenir constamment différé, dans l'amélioration des formes de moindre résistance, il est aussi la figure d'une défection généralisée, une larve de vitesse dont on ne percevrait le développement que dans l'émergence d'une meilleure forme permettant une plus grande vitesse. Il en est de même de la figuration dromoscopique provoquée par la mise en route du moteur, chaque tableau de bord n'est qu'un instantané de la mise en scène du film du pare-brise, les précipitations du paysage ne sont qu'une hallucination cinématique : à l'inverse du stroboscope, dans le dromoscope la fixité de la présence des objets cesse, abusant l'acteur-spectateur des voyages. Dans la rapidité du déplacement le voyeur-voyageur se trouve dans une situation qui est à l'opposé de celle de l'usager des salles obscures, *c'est lui qui est projeté*, acteur et spectateur du drame de la projection il joue dans l'instant du trajet, sa propre fin.

L'art du tableau de bord apparaît donc à la fois comme un substitut de la chasse et de ses scènes mais aussi comme celui du duel et de ses feintes, le levier de vitesse et le volant fonctionnent respectivement comme l'épée et le bouclier, l'arme de la vitesse projette la machine d'assaut au travers des décors des

pays traversés et les mouvements du volant esquivent en les détournant, ces traits que semble lancer l'horizon adverse. Sur le miroir du pare-brise, les lave-glaces et les essuie-glaces maintiennent le jeu de la transparence, cette transparence tout aussi nécessaire à la conduite dromoscopique des images que le dégagement en profondeur de la route l'est à celle de l'automobile. Malgré sa vitre l'ouverture de l'habacle n'est pas une simple lucarne, c'est une scène où s'agitent les signes des lieux traversés dans la mise en scène des changements de décors du changement de vitesse. Rétrécissant le champ visuel des passagers, le cadre du tableau de bord provoque un surcroît d'accélération du défilement qui conforte celle de la vitesse du véhicule. La simulation dromoscopique résulte de cette double réduction : celle de la distance-temps du voyage et celle de l'étroitesse du cadre de visée du tableau de bord.

En réalité, le poste de conduite automobile n'est qu'un *simulateur de paysages*, d'ailleurs, dans certains vecteurs supersoniques la visée directe sur les abords est souvent abandonnée au profit des images électroniques du « synthétiseur de vol ». De même, si dans l'école de l'air, le *simulateur de vol* donne au pilote l'illusion du vol, dans l'auto-école on utilise la projection cinématographique : en observant le défilé des séquences du film de conduite, le conducteur prépare l'imaginaire exposition des tableaux de bord de ses futurs voyages. Dans les scènes de course du pare-brise, le monde devient un jeu vidéo, un jeu de la transparence et du transpercement que conduit le metteur en scène de la mise en route, l'aptitude au

contrôle s'identifie pour lui à l'aptitude au mouvement c'est-à-dire au *permis de conduire*.

La maîtrise de la projection dromoscopique assure la sécurité du voyage, autrement dit la poursuite de l'immobilisation des voyageurs dans le confort du déplacement, sous peine de mort, la brutale vérité de leur statut ne devra jamais être révélée aux passagers, ceux qui circulent violemment doivent demeurer « sages comme des images », immobilisés par des sangles qui rappellent celles du bas âge, ils ne peuvent qu'observer impuissants l'exposition de tableaux aux couleurs brouillées qui se succèdent rapidement devant leurs yeux. Tant que la simulation dromoscopique se poursuit, le confort des passagers est assuré, en revanche, si brutalement celle-ci cessait dans le télescopage, les voyeurs-voyageurs seraient immédiatement projetés comme Alice à travers le miroir du tableau de bord, saut de la mort mais surtout saut de la vérité de leur trajectoire où l'écart salle-scène cessant, les spectateurs deviendraient acteurs, c'est à cette *insurrection passagère* que tente de remédier la ceinture de sécurité.

Avec le dromoscope, il faut obligatoirement et sous peine des plus graves sévices, emprunter chacune des phases du mouvement, à l'inverse du cinémascope, le changement de vitesse exige que l'auteur-conducteur fasse se succéder sur l'écran du pare-brise chaque séquence : depuis l'accélééré, le ralenti, jusqu'au *plan fixe* de l'arrêt en passant par le *travelling arrière* du recul au parking.

Cette rétrogradation des images dans l'arrêt progressif de la projection est similaire à celle des vitesses dans leur boîte ; l'enchaînement des phases est une

obligation de la célébrité, on ne saute jamais les étapes de la course, première, deuxième, troisième, quatrième, il faut que l'auteur-conducteur maintienne l'ordre dromocratique de la dictature du mouvement.

Dans cette course-poursuite le pays n'est jamais exactement traversé mais plutôt perforé, *percé à jour*, le conducteur n'est que le vérificateur de cette perforation où le réel se retourne semble-t-il comme un gant. A l'aller comme au retour, le trajet n'est qu'un tunnel où se renverse la signification de l'éloignement. Avec le changement de décor du changement de vitesse, le contenu informatif des lieux évolue, chaque état de mouvement de l'engin automobile correspond à une étape de la signification des milieux parcourus, par sa figuration dromoscopique chaque vitesse apparaît un peu comme un *département du Temps*, du temps de passage. L'échancrure du pare-brise n'est donc pas une fenêtre mais une sorte de porte-fenêtre par laquelle les passagers passent sans arrêt, une porte-fenêtre par laquelle les voyeurs-voyageurs s'engouffrent dans l'attraction de l'arrivée.

Comparable au tourniquet vertical d'une *porte-à-tambour*, l'écran du pare-brise fonctionne un peu comme une *porte-tunnel* dont l'axe horizontal serait le véhicule et les battants les paysages qui se succèdent à l'entour. Dans cet obscène retournement, le pays expose ses dessous, en retroussant ses paysages le corps territorial excite le maître des lieux à la violence de la vitesse en l'incitant au viol de l'étendue. Mais l'écran transparent est aussi une sorte de cadran, une

jauge qui donne à voir dans sa simulation dromoscopique la violence de la course; là où les voyants et autres indicateurs de bord donnent à savoir l'état du moteur, la glace du pare-brise indique elle, le statut du parcours, la vision dromoscopique donne *en clair*, dans la double transparence de la vitre et de la voie, l'évolution du monde physique; les déformations simulées du champ visuel de la traversée sont de précieuses indications sur l'état des lieux. Avec la galerie des tableaux de bord de la mobilité quotidienne, la révolution culturelle du transport s'expose publiquement. Dans l'écran du voyage automobile, la précipitation des images équivaut à un mouvement tellurique apparent dont l'épicentre se situerait au point aveugle de l'arrivée; le vecteur de transport n'est donc ici qu'un implosif et les usagers de cette catastrophe ambulante, moins les contemplateurs privilégiés de la route que ceux de la dérouté des abords. Avec la vitesse de la poursuite c'est l'objectif du voyage qui détruit le chemin, c'est la cible du projectile-projecteur (automobile) qui semble provoquer la ruine de l'intervalle, c'est le désir passager d'aller jusqu'au but au plus vite qui produit dans l'écartement du voyage l'écartèlement brutal des paysages. L'irrésistible attraction de la course dissout avec la fixité des objets le temps du déplacement, la *distance-temps*. La distance cognitive de l'espace subsiste bien quelque part mais elle tend à devenir le souvenir, la remémoration des anciens chemins du parcours faiblement mobilisés; l'autre bout du pays est de plus en plus proche mais la consistance des lieux a disparu dans l'esthétique de la rapidité, phénomène optique, le but du voyage agit comme un *obturateur*, les commandes

de bord permettent de saisir sur le vif, la brusquerie de l'arbre, l'instantanéité des maisons, des collines qui balisent successivement la voie. L'excessive attirance de l'arrivée change la vue du passager comme le *diaphragme* de l'appareil photographique, la luminosité de l'instantané.

L'accélééré de l'appareil de prise de vues dromographiques correspond à la fermeture progressive du pare-brise, la volonté de rejoindre au plus vite le but du voyage restreint le champ de vision des voyeurs-voyageurs, leur *profondeur de champ*.

Aujourd'hui, le moyen de communication ne produit plus seulement comme hier, le transport d'un point à un autre (comme n'importe quel pont), le moyen de transport rapide produit aussi cette figuration passagère du transfert. En simulant la fugacité des choses qui demeurent, le moyen de communication donne à voir l'in vraisemblable réalité d'une fin de l'espace, le simulacre dromoscopique rend vraisemblable la contre-vérité d'une contraction du monde.

L'animation des tableaux de bord abuse les voyageurs sur le mouvement cataclysmique de la fin, sur l'*arrivée de la fin*, comme un miroir magique le pare-brise permet de voir l'avenir. En fait, la dromovision (média-automobile) a simulé la fugacité bien avant que la télévision (média-audiovisuel) ne simule la proximité... jusqu'au moment nullement inimaginable où l'instantanéité de l'ubiquité abolira avec l'écart, l'espace, faisant du même coup de l'appareil dromovisuel l'équivalent parfait de l'audiovisuel.

L'embarquement automobile devrait être désormais l'occasion d'une *prospection de la projection*, un

peu comme on pénètre au laboratoire nous devrions monter à bord afin de tenter de déchiffrer une énigme : celle de l'incohérence de l'errance motorisée, tenter de deviner la logique de cette défection que propage le voyage.

Si dans l'histoire architecturale la fenêtre est initialement apparue dans le lieu de culte avant de se répandre dans l'habitat vulgaire, c'est parce que sa béance permettait de *contempler sans y toucher* le ciel, les abords du temple. Plus tardivement, dans l'histoire picturale cette fois, le cadre du *tableau de chevalet* permit de renouveler cette distance critique que la géométrie perspective confirmait scientifiquement. Aujourd'hui, il semble bien que l'écran du *tableau de bord* répète cette fausse proximité avec sa lunette arrière, ses portières vitrées, son pare-brise frontal, la voiture automobile forme un *quadriptyque* où l'amateur de voyages est la cible d'un assaut permanent qui renouvelle la perspective du tableau ; l'illusion est la même mais elle s'étend désormais à la surface du monde et non plus seulement à la surface de la toile. Le conduit remplace l'enduit, l'auteur (conducteur) entraîne à sa suite l'amateur (passager) dans le transparent enduit de sa conduite, si hier le peintre attirait les regards de l'amateur d'art dans l'illusoire profondeur de l'œuvre peinte, actuellement l'œuvre dromoscopique attire à la fois le conducteur et son passager dans celle du pays tout entier, lancés vers la lumière de l'arrivée ils occupent ensemble l'âme d'une

sorte de puits translucide où les paysages composent le calibrage du voyage.

Au poste de conduite, la proximité immédiate importe peu, seul compte ce qui se tient au loin, dans la poursuite du voyage l'avant commande l'avancée, la vitesse de propulsion produit son propre horizon : plus celle-ci est *grande* et plus l'horizon est *lointain*. La philosophie du pare-brise exige la prévision bien plus que la simple vision puisque cette dernière est truquée par l'avancée, c'est l'avenir qui décide du présent de la course, dans l'errance accélérée le passé est dépassé, les repères sont essentiellement ceux du futur, l'appareil dromovisuel fonctionne donc surtout comme un *moyen d'exhumation*, comme *moyen de communication*, il ne communique que ce qui vient, dans l'unidirectionnalité du voyage, ce qui demeure a depuis longtemps disparu dans l'archéologie du départ. Pour le conducteur prospecteur du voyage, le poste de conduite est un *poste de prévoyance*, une tour de contrôle de l'avenir du trajet. A l'inverse, celle de l'aérodrome est pour l'aiguilleur du ciel, le poste de conduite des lignes aériennes. Que ce soit le mouvement apparent des paysages dans l'écran du pare-brise ou celui réel cette fois des avions dans l'écran radar, ce qui compte pour le contrôleur du voyage c'est l'anticipation, la connaissance préalable.

La technique des vecteurs remplaçant désormais la tactique des corps, cette vision d'un monde perdu aussitôt qu'aperçu s'identifie assez bien à une *vision de vainqueur*, au point que le jeu du tableau de bord pourrait apparaître un peu comme une forme méconnue du jeu de la guerre. Souvenons-nous, dans la dialectique guerrière, ce qui se dévoile se démobilise,

le visible est perdu puisqu'il échappe à la prescience qui est la règle du jeu stratégique, de même dans la course automobile, la prévision du mouvement de l'horizon adverse est pour le pilote semblable à celle du mouvement de l'adversaire pour le chef de guerre. Forme sophistiquée du kriegspiel, la dromoscopie serait en quelque sorte un jeu vidéo de la vitesse, un blitzkriegspiel, où se perfectionneraient sans cesse les pratiques militaires d'état-major, chaque véhicule rapide serait en somme un vecteur de commandement, un « command car »... Il est d'ailleurs révélateur de considérer l'évolution historique des divers « postes de conduite », si hier encore on conduisait à l'air libre au contact de l'atmosphère en écoutant le bruit du moteur et du vent en sentant vibrer l'appareil, on peut remarquer que l'excès de vitesse a contribué à enfermer progressivement le conducteur d'abord derrière l'écran des lunettes puis derrière le pare-brise et enfin dans la *conduite intérieure*.

La « conduite aux sentiments » des pionniers a laissé place à la « conduite aux instruments » puis à la « conduite automatique » en attendant l'intégrale automation probable de l'automobilité...

En fait, le poste de pilotage des engins offre une image politique de l'avenir, le tableau de commande expose à qui veut l'observer, l'évolution prévisible du pouvoir, véritables boules de cristal, les écrans et les cadrans éclairent de leur nébulosité les voies politiques prochaines. La nouvelle « machine de guerre » emporte la dernière « machine de guet », l'une et l'autre font corps, il n'y a plus comme par le passé dichotomie entre la fonction de l'arme et celle de l'œil, la machine d'assaut entraîne la machine de visée

et la destruction de la vue illustre celle de la vie. Malheureusement, les *accidents dromoscopiques* sont moins spectaculaires semble-t-il dans leurs conséquences immédiates que les *accidents télescopiques*, aucune épave ne subsiste et « visiblement » nul ne se soucie de la sécurité de la vue. Pourtant, devant ce vertige qui atteint le passager lorsqu'il plonge dans les profondeurs du pays, nous devrions nous interroger, cette *ivresse des grandeurs* qui l'entraîne à dépasser certains paliers d'accélération est redoutable, la grandeur du monde, son étendue se confondent soudain avec la volonté de puissance des conducteurs : *c'est l'assaut qui donne le jour aux contrées du parcours*, le territoire n'existe plus que par la violence de l'avance, c'est l'avancée qui provoque à l'arrivée le crépuscule des lieux, le voyeur-voyageur n'a plus besoin, comme son confrère sédentaire, de se tenir derrière le trou de serrure d'un centre de convergence panoptique, sa course n'est plus qu'un long regard où le lieu et l'œil se confondent étymologiquement.

Comme le décrétait Martin Heidegger en s'associant en 1933 à la philosophie du *führer* : « Le commencement est encore là, il n'est pas derrière nous comme ce qui a été il y a longtemps, mais il se tient devant nous. Le commencement a fait irruption dans notre avenir, il dresse au loin comme une disposition lointaine, à travers nous sa grandeur qu'il nous faut rejoindre. » Depuis, nombre de *conducteurs de peuples* et autres *grands timoniers* se sont succédé derrière l'écran dromoscopique du pouvoir absolu, mais il ne semble pas plus rassurant de considérer l'armée de leur progéniture : motocyclistes, auto-

mobilités, *conducteurs de familles* qui reproduisent dans leurs petites évasions quotidiennes, l'ordre dromocratique des grandes invasions. Dans ce partage du pouvoir de violence de la vitesse, de quelles retombées politiques s'agit-il? dans la conduite de l'engin, de quelle illusion démocratique s'agit-il? de quelle liturgie?...

De même que la navigation avait jadis inauguré la catastrophe du naufrage, c'est-à-dire la disparition du vaisseau dans l'élément porteur, de même la circulation accélérée a provoqué puis développé une catastrophe nouvelle, le télescopage : c'est-à-dire l'intempestive disparition d'un véhicule dans l'autre. *Miroir de vitesses* qui renvoie la violence du trajet à l'objet et aux sujets du déplacement, la conflagration de la collision serait en somme le naufrage de la vitesse. Si nous observons d'ailleurs le terme de « télescopage » nous remarquons qu'il est lui-même composé de deux acceptions : « examiner le lointain » (téléscope) et « mélanger sans discernement » (télescoper). L'illusion d'optique de la lunette consistant à approcher le lointain pour l'examiner et celle de l'automobile, à mélanger sans discernement le proche et le lointain, la traversée accélérée s'apparentant alors à quelque trouble de la perception, la course serait un emboîtement abusif du lointain dans le proche, l'office du véhicule rapide consistant moins à transporter le passager qu'à faire coulisser la réalité physique c'est-à-dire à modifier comme n'importe

quelle lentille additionnelle, les plans de l'expérience visuelle.

Abolissant progressivement notre connaissance des distances (les distances cognitives), la vitesse, en nous approchant violemment, nous éloigne d'autant des réalités sensibles, plus nous avançons rapidement vers le terme de notre déplacement, plus nous régressons au point que la *célérité serait en quelque sorte, une infirmité prématurée, une myopie littéralement*. En effet, si dans le dégagement en profondeur du champ de vision (déboisement, désert, glacis), l'*éloignement rapproche visiblement*, dans la mise en route accélérée, le *rapprochement éloigne physiquement* puisque l'horizon ne cesse de fuir au loin. Là où la « machine de guet » (lunette d'approche, tour d'observation) permettait de faire venir l'horizon par la domination de l'altitude ou les propriétés optiques des lentilles, la « machine de guerre » (véhicule, vecteurs divers) en expédiant le voyageur vers l'horizon, l'écarte d'autant du monde avoisinant, au point que l'on pourrait considérer la mise en œuvre de la proximité véhiculaire comme une distanciation, comme un recul, une retraite littéralement.

Ici, la propulsion par réaction semble symbolique du mouvement en cours depuis la révolution des transports. La poussée a remplacé dromologiquement l'attraction de l'hélice, dans les hautes vitesses de propulsion aérienne, le véhicule s'appuie sur l'éjection d'une certaine quantité de mouvement (produit d'une masse par une vitesse) *dans le sens opposé à celui qu'on veut lui imprimer*, l'assaut résulte donc de la retraite des forces, c'est la *célérité du recul qui pousse*

le véhicule comme c'est la dépense, la perte d'énergie qui produit la violence de la course...

En fait, dans la projection du voyage accéléré, l'espace territorial est rejeté, mué en coulisses de l'exploit de la trajectoire, *le territoire est exploité par l'accélération du déplacement*, comme si la consommation de l'espace et du temps poursuivait et renouvelait celle des matières premières, comme si les dimensions du monde résultaient de son exploitation comme champ d'action.

D'ailleurs, avec les plus lourds que l'air, le vecteur est porté par sa vitesse, la rapidité de sa trajectoire devient son chemin, les hautes vitesses de propulsion deviennent l'infrastructure des voyages en haute altitude. En provoquant le décollage de l'appareil, *la célérité mène au ciel le passager*, ce n'est plus seulement le dégagement en profondeur du champ, la voie, qui permet la traversée, *c'est le vite qui permet cette fois de franchir le vide*.

Comme « *fabrique de vitesse* », *le moteur fabrique ici la voie d'accès*, c'est l'excès (de vitesse) qui produit l'accès au volume atmosphérique au-dessus des surfaces de l'espace territorial. Cependant, faut-il le remarquer, l'exploitation du monde comme champ d'action a ses limites dans la courbure de l'horizon planétaire, au point que la violence de l'excès de vitesse n'est fatalement, qu'une régression, qu'un éternel retour (au port, ou à l'aéroport) qui ramène à zéro les passagers. *Chaque voyage fonctionnant comme un compte à rebours*, la catastrophe nouvelle du télescope provient du fait que l'arrivée semble heurter de plus en plus fréquemment le départ : plus rapide que le soleil, le supersonique parvient à New York

avant d'être parti de Paris... Là où jadis subsistaient encore les trois termes du départ, du voyage et de l'arrivée, il n'en reste plus que deux : le départ, l'arrivée. Avec la révolution du transport, l'intervalle a progressivement disparu dans le progrès de l'accélération ; dans la ligne aérienne par exemple, la « distance-espace » (kilométrique) a laissé la place à la « distance-temps », pure durée où le milieu est aboli comme champ d'action par la violence de l'avancée de l'appareil. Mais cette contraction-collision se poursuit, chaque augmentation de la puissance motrice réduisant cette *ligne* du trajet aérien, demain n'en doutons pas ne subsistera plus que l'arrivée, *le point d'arrivée*, le départ aura lui-même disparu dans l'instantanéité du projet. C'est déjà le cas des communications audiovisuelles où l'observateur et l'auditeur demeurent au combiné ou devant l'écran, *le départ pour la rencontre a cessé, il est remplacé par l'arrivée des images* sur l'écran ou encore celle de la voix dans l'écouteur. Dans la communication téléphonique, les deux auditeurs écoutent attentivement la venue de la voix du correspondant, la négation du départ et de la mise en route résultant précisément de celle des distances spatiale et temporelle du dialogue. Ici, la symétrie du recul est flagrante : chacun demeure chez soi dans l'attente de l'arrivée de l'émission (téléphonique ou télévisée), en fait, l'archéologie des départs a cessé, *avec la célérité de l'assaut, l'attente a renouvelé la retraite, le recul*. La dromoscopie est donc paradoxalement *l'attente de la venue de ce qui demeure* : les arbres qui défilent dans l'écran du pare-brise, les images qui surgissent sur celui de la télévision... substituts de réalité, les mouvements apparents ne sont que des

simulacres. Mais ici il convient de revenir sur la notion de visibilité et donc sur la lumière, *puisque le visible est l'effet du mouvement apparent du soleil se levant et déclinant sur l'horizon*, c'est l'illusion dromoscopique de sa course qui organise la vision du monde ambiant, le mouvement de l'astre dans le ciel ou dans la fenêtre est donc l'équivalent parfait de celui des objets qui surgissent dans le pare-brise, *au point que l'horizon lointain vers lequel se dirigent les voyeurs-voyageurs n'est lui-même qu'un écran panoramique où défilent astronomiquement les objets célestes donnés à voir dans l'instant (journalier) du trajet (annuel) du véhicule planétaire que les passagers occupent, ou plutôt qu'ils habitent, pour un temps...*

Illusion cinématique, la course des ombres sur le sol, traduit avant tout la rotation de la terre, comme le coucher du soleil, le lever du terrain, la montée de l'horizon lointain; *le visible serait donc l'effet de réel de l'écran atmosphérique, sa transparence celui d'un éclairage gazeux.*

Il est d'ailleurs révélateur de considérer la production intensive de ces « ciels artificiels », ces écrans dromoscopiques que constituent les larges baies vitrées de l'habitation contemporaine, les succès aussi de l'idéologie (totalitaire) de la transparence sociale et la multiplication des procédures audiovisuelles dans des domaines toujours plus nombreux : contrôle des mouvements, téléguidage, surveillances diverses. Avec l'excès de vitesse, la vue devient progressivement la voie, la voie d'accès, au point que *la vie quotidienne semble devenir une « veille optique » où la vue remplace la vie*, comme si, en attendant d'arriver sans partir physiquement, chacun se contentait désormais de demeurer

rer en attente devant l'appareil audiovisuel, en espérant probablement que l'appareil dromovisuel parvienne à son tour à l'instantanéité de l'ubiquité...

En fait, il n'y a plus qu'une seule médiation, non pas celle du vecteur, du véhicule, mais celle de sa vitesse, entre le média audiovisuel et l'automobile (ou dromovisuel), il n'y a aucune différence, *machines de vitesse*, elles fabriquent toutes deux de la médiation en produisant de la célérité, l'une et l'autre font corps puisque les fonctions de l'oeil et de l'arme se sont confondues, enchaînées, lors de la révolution des transports.

Ici, l'illusion euphorique du « message-massage » mac-luhanien est manifeste, la médiation n'est pas le fait de moyens de diffusion et de communication du langage, de la parole ou de l'image, plus ou moins efficaces que le manuscrit ou la presse d'imprimerie, *la médiation est l'affaire de la rapidité de la mise en contact des interlocuteurs*, peu importe finalement la diversité des moyens de communication (audiovisuels, automobiles...) puisque tous sont devenus les « moyens de communication de l'extermination ».

Mais revenons à la violence de la vitesse : si la promptitude est l'essence même de la guerre et si comme l'expliquait naguère Kipling : « *La première victime d'une guerre c'est la vérité* », alors, il faut bien constater que *la vérité est la première victime de la célérité*; c'est ce que nous apprend visiblement la dromoscopie, c'est aussi ce que Sun Tse exprimait lorsqu'il indiquait que « la force militaire est réglée sur sa relation au semblant ». La guerre étant une forme privilégiée de l'entreprise des apparences, la *force, c'est-à-dire la violence du mouvement militaire, subit*

la régulation de l'apparence et pas seulement par la dissimulation, les ruses ou les camouflages puisque *l'armement est lui-même le produit de l'événement du mouvement*, ce que les spécialistes nomment « logistique ». Il convient d'ailleurs de revenir aussi sur une erreur d'appréciation : le *jet* des armes anciennes ou le *tir* des nouvelles n'ont jamais eu pour objectif essentiel la mort de l'adversaire ou la ruine de ses moyens mais d'abord la ruine de son *projet*, il s'agit toujours de le dissuader c'est-à-dire de le *contraindre à interrompre le mouvement en cours*, que ce soit celui qui permet à l'assailli de contenir l'assaillant ou que ce soit celui de l'envahissement peu importe, *c'est le mouvement qui commande l'événement (guerrier) et c'est lui qui produit l'armement*, ce que Napoléon précisait en décrétant : « L'aptitude à la guerre c'est l'aptitude au mouvement. » Or, si jadis la promptitude était l'essence de la guerre, il faut actuellement constater qu'elle en est devenue la forme absolue. Avec la révolution industrielle du transport comme « fabrique de vitesse » bien plus que comme « fabrique de machines », *la vitesse c'est désormais la guerre à l'état pur, la guerre pure.*

État de guerre non déclaré, l'état d'urgence est un état-surprise (autrement dit de « pure arrivée ») qui participe grâce à la négation de l'espace et du temps, de celle des départs comme des déclarations d'intention. Pure intensité, ce surprenant état de guerre au monde comme champ d'action, abolit avec la vérité de sa matière, la réalité de ses dimensions; guerre absolue ou plutôt dernière guerre, la vitesse équivaut à la fin du monde physique comme vérité dimensionnelle; état de guerre à l'état de fait, la

célérité provoque la défaite des faits; alors, comme un être cher que l'on oublierait au cours d'un long voyage, le monde s'absente, après la nostalgie des images du passé, nous sombrons dans celle d'un monde présent devenu purement imaginaire.

Si les dimensions du monde physique résultent de son exploitation comme champ d'action, et si la vitesse aboutit à la négation de ces dimensions, qu'est-ce donc qu'une dimension?

Dans son livre, B. Mandelbrot répond que celle-ci est affaire de degré de résolution et que le résultat numérique (de zéro à plusieurs dimensions), dépend des rapports entre l'objet et l'observateur, c'est-à-dire de l'écart entre l'observé et l'observant ¹, *les dimensions spatiales n'étant guère plus que des messages fragmentaires que la géométrie n'aurait cessé d'interpréter*, la véritable « dimension du monde » serait alors non seulement affaire de degré de résolution de l'image

1. « Comme confirmation montrons qu'un objet complexe à savoir une pelote de 10 cm de diamètre, faite de fil de 1 mm de diamètre, possède, de façon en quelque sorte latente, plusieurs dimensions physiques distinctes. Au degré de résolution de 10 m, elle apparaît comme un point, donc comme une figure zéro-dimensionnelle; au degré de résolution de 10 cm, c'est une boule donc une figure tridimensionnelle; au degré de résolution de 10 mm, c'est un ensemble de fils donc une figure unidimensionnelle; au degré de résolution de 0,1 mm, chaque fil devient une sorte de colonne, et le tout redevient une figure tridimensionnelle; au degré de résolution de 0,01 mm, chaque colonne se résout en fibres filiformes, et le tout redevient une figure unidimensionnelle et ainsi de suite, la valeur de la dimension ne cessant de sautiller. » (B. MANDELBROT, *Les objets fractals*, p. 13, introduction, Flammarion, N.B.S., 1975.)

(géométrique, géographique) mais aussi de la célérité de celle-ci, la valeur de la médiation dimensionnelle ne cessant de se métamorphoser (selon Mandelbrot, de sautiller) dromoscopiquement au gré des progrès de la vitesse de l'observation, *les moyens de communication de la dimension*, vecteurs ou véhicules (arpenteur, lentille additionnelle, microscope, télescope, automobile, satellite...) étant simultanément *les moyens de l'extermination des dimensions*. Dernier accident de la circulation où cesserait cette fois, dans la vitesse de la lumière, l'effet de réel du monde visible, implosion, télescopage dimensionnel qui verrait s'absenter le semblant, cesser les apparences, dans l'éblouissante lumière de la vitesse.

Puisque le visible n'est que l'effet de surface de la promptitude de l'émission lumineuse et que, par ailleurs, ce qui passe de plus en plus vite se perçoit de moins en moins nettement, il faut bien nous rendre à l'évidence, que ce qui est donné à voir dans le champ visuel, l'est grâce au truchement de phénomènes d'accélération et de décélération en tous points identifiables aux intensités d'éclairement. *Si la vitesse c'est la lumière, toute la lumière du monde, alors le semblant c'est le mouvant* et les apparences des transparences momentanées et trompeuses, les dimensions de l'espace n'étant elles-mêmes que de fugitives apparitions, au même titre que les choses données à voir dans l'instant du trajet du regard, ce regard qui est à la fois le lieu et l'œil.

Les sources de vitesse (générateur, moteur) sont donc bien des sources de lumière et des sources d'images, d'images du monde quand il s'agit des dimensions de ce dernier. Provoquant l'apparition et

le développement des « grandes vitesses », la révolution dromocratique a contribué à développer aussi un grand nombre de clichés qui ont trait à la nouvelle représentation des différentes grandeurs physiques; la révolution du transport a ainsi provoqué l'industrialisation de l'entreprise artisanale des apparences, *fabrique de vitesse* et donc de lumière et d'images, celle-ci est soudain devenue *projection cinématique de la réalité*, fabrication du monde, d'un monde d'images factices, *montage de séquences dromoscopiques où l'optique de l'illusion motrice renouvelle l'illusion d'optique*.

La fonction historique de la géométrie semble donc avoir été la réorganisation progressive et progressiste du « pouvoir-mouvoir », le développement d'une sorte de logistique généralisée ou *chronologique*, s'appliquant, non seulement au domaine visible, puisque ce dernier n'est que l'effet de réel de la rapidité, mais à l'ensemble des réalités physiques. Par le constant renouvellement des relations du semblant au mouvant, la géométrie aurait procédé à la régulation des diverses forces de pénétration; par la remise à jour des apparences, en révélant la matière comme perspective c'est-à-dire comme dimension, comme objectif, l'entreprise géométrique aurait accéléré sa dissipation, au rythme même de l'extermination de ses dimensions, la vitesse permettant enfin de franchir, sans coup férir, l'écart entre physique et métaphysique.

Lumière de la vitesse

« Tout ce qui apparaît apparaît
dans la lumière. »

Paul de Tarse.

*Qu'attendrons-nous lorsque nous n'aurons plus besoin d'attendre pour arriver*¹? A cette question nous pouvons désormais répondre : *nous attendrons la venue de ce qui demeure*, c'est le résultat apparent de la lumière de la vitesse, autrement dit, de la mise en scène de la révolution des transports. En effet, avec l'apparition du moteur, un autre soleil se lève changeant radicalement la vue, son éclairage ne tardera plus à changer la vie. Grâce au double projecteur, à la fois producteur de vitesse et propagateur d'images (cinématiques et cinématographiques) visiblement, tout

1. Voir, *L'insécurité du territoire*, Stock, 1976, chapitre : « Véhiculaire ».

s'anime, la désintégration de la vue commence, elle prélude de peu à celle de la matière et des corps qui s'esquisse avec les premières études sur les formes de moindre résistance (aérodynamiques) où *la vitesse et les éléments se conjuguent pour donner forme à l'apparence de l'appareil*, en attendant de recomposer intégralement le champ de sa course (en attendant aussi la désintégration nucléaire...). L'érosion éolienne se double dès lors de celle du vent relatif de la vitesse qui sculpte à la fois le véhicule et les paysages, en attendant d'acclimater le passager. Bien que nous ne puissions pas plus masquer la lumière de la vitesse que cacher le soleil avec la main, *la désintégration de la transmission de l'image (cinématographique) et de la transmission du corps (cinématique) sera vite effectuée*, au point que bientôt personne ne s'étonnera plus des perturbations pourtant spectaculaires de la vision provoquées par la rapidité. *L'illusion locomotrice sera alors considérée comme la vérité de la vue, tout comme l'illusion d'optique paraîtra celle de la vie.*

Comment avons-nous pu nous abuser au point de dissocier l'optique de l'illusion cinématique, de l'illusion d'optique cinématographique? *identifier le défilement, le défilé, à la vérité?... peut-être* parce que l'histoire logistique de la géométrie a depuis longtemps occulté la relativité de la vue en nous entraînant, par l'artifice des *dimensions successives* à considérer dans la perspective, la visée comme vérité, le visuel comme réel... *En considérant le semblant, tout le semblant, omettre le mouvant et observer ce dernier en omettant sa célérité, c'est participer de ce « fixisme »* que l'on retrouve à l'œuvre tout au long de l'histoire cosmogonique et géophysique, de Copernic à Wege-

ner en passant par Galilée et bien d'autres. Aujourd'hui semble-t-il, nous habitons moins notre habitat (son champ ayant pratiquement disparu) que l'habitude de la vélocité; assimilée à la réalité, sa vraisemblance nous aliène au point de faire cesser l'effet d'optique de la célérité, normalisant ainsi les troubles de la perception occasionnés par l'accélération.

C'est la forme dernière de l'anthropocentrisme, forme nouvelle et originale qui est apparue avec l'émergence du second soleil que constituait le moteur, foyer de vitesse et d'images par rapport auquel le « voyeur-voyageur » se recentre sans arrêt au point de se concentrer dans l'inertie la plus totale puisqu'elle correspond finalement à l'axialité de l'étendue géophysique comprimée dans l'instant du regard : l'arbre moteur est devenu l'arbre de vie, l'axis mundi. Exposés depuis toujours à la vitesse de la lumière solaire, nous sommes désormais surexposés à la lumière de la vitesse véhiculaire que produisent et projettent nos appareils. L'énigme du mouvement se double alors de celle du simulateur cinématique, là où jadis l'effet dromoscopique du soleil déclinant (comme la lune) sur l'horizon avait produit avec le *géocentrisme*, la plus grande illusion d'optique (cinématique) qui soit et provoqué les ravages de l'anthropocentrisme, la prolifération industrielle des sources de vitesse dédouble et répercute à l'infini son simulacre égocentrique.

Avec la révolution scénographique de la vitesse, la « chasse à la poursuite » se mue en une sorte de « chasse à l'affût » où *l'équipement de la course* renouvelle *l'armement de la chasse*. Répétés, les déplacements accélérés projettent une dernière *imago mundi*, constamment déplacés, les passagers déplacent le

monde dans la salle de projection de l'habitable automobile, comme dans l'éblouissante blancheur de l'écran. Grâce aux performances du véhicule, la chambre noire se double d'une blanche caméra, le poste de conduite devient pour le voyeur-voyageur la chambre ardente de l'exposition du voyage, une course pour l'affichage des paysages. Le monde parcouru devient ainsi pure représentation, mais une représentation forcée puisque tout est faussé par l'avancée, cette avancée qui n'est plus que l'expression de l'extermination de la durée et de l'étendue. Là où *l'Orient* et *l'Occident* avaient naguère signifié le départ et l'arrivée de la course du soleil et balisé l'organisation géopolitique de la terre *en mettant en valeur l'Occident c'est-à-dire le signe de l'arrivée mais aussi du déclin au détriment de l'Orient et donc du départ*, nous pouvons maintenant constater que parvenu à destination ce même Occident tend, avec l'industrialisation de la vitesse, à *institutionnaliser l'urgence*, c'est-à-dire, *la pure arrivée* qui annihilerait enfin le départ, tous les départs et tout l'Orient, dans une circumnavigation instantanée. Crépuscule des lieux d'un univers surexposé à la lumière de la vitesse, le déclin de l'Occident deviendrait alors celui du monde physique puisque comme le remarquait l'un des stratèges de la motorisation intensive, le général J. F. C. Fuller : « *L'offensive menée a priori porte en elle un germe fatal, elle s'affaiblit par ses succès mêmes.* »

Avec la révolution industrielle des transports, l'apparition du moteur-générateur a pu longtemps être comparée au matin d'un jour de progrès, au lever d'un astre lumineux, mais l'accélération croissante des performances motrices le rendra bientôt sem-

blable à son *coucher*, au recul, au retrait du réel. Mais ici, il faut encore préciser que le terme d'exposition du monde à la lumière de la vitesse est impropre, le champ géophysique est l'objet d'une surexposition : *comme dans le télémètre, l'effet de réel résulte d'une double visée et de la superposition désormais permanente de la mise en lumière solaire et de la mise en vitesse véhiculaire, jusqu'à assister peut-être, au lever de ce « jour paradoxal » où l'addition lumineuse provoquera cette nuit de l'excès de lumière, de l'excès de vitesse, dernier télescopage (stéréoscopique) où l'état d'urgence occidental s'identifiera moins à l'éternel retour qu'au non-retour, c'est-à-dire à la négation définitive de ce qui vient comme de ce qui revient, puisque tout demeurera tout en ne cessant plus d'arriver.*

L'instantanéité de la venue laissera choir ce qui reste, le repos sera alors devenu le plus grand des voyages au long cours, l'alternance diurne/nocturne aura elle-même cessé puisque la nuit sera identifiable au plus long des jours, à la plus grande lumière qui soit ¹.

Les positions des lieux, des choses, étant indéfiniment interchangeables grâce à la surexposition de l'accélération, chaque pôle deviendra permutable, au point que dans cette sorte d'autocommutation instantanée, les moyens de communication paraîtront enfin ce qu'ils n'ont jamais cessé d'être : des armes, des moyens d'extermination.

1. Pour revenir de San Francisco vers l'Europe, on peut emprunter une ligne aérienne qui passe au-dessus des glaces du Groënland. Or, à certains moments de l'année, on assiste à un phénomène surprenant : il n'y a pas de nuit, on a derrière soi les lueurs rouges du crépuscule et, en même temps, devant soi, les lueurs vertes de l'aurore.

Mise au contact, ou plutôt mise à jour crépusculaire où *au-delà du semblant disparu à jamais, les choses ne cesseront plus de tomber dans la précipitation du mouvant*; la vitesse conçue initialement pour s'opposer à l'effet de sol de la pesanteur deviendra elle-même une sorte de *gravité alternative* une pesanteur orientable à volonté, triomphe absolu de la logistique. Ainsi, au lever du jour paradoxal du « soleil » du moteur, propagateur de lumière et d'images, succédera l'influence incidente d'une seconde gravité qui produira à son tour *une double chute des corps : après celle de la masse dans l'attraction planétaire, celle de l'absence de masse de la lumière dans l'instantanéité de l'attraction véhiculaire*.

Le transport des corps à la vitesse de la lumière, jusqu'alors interdit, dissipera enfin l'ancienne propriété de la masse qui consistait à résister à toute accélération en réduisant l'ampleur des mouvements, en freinant les déplacements; au-delà de la désintégration nucléaire et de l'explosion des matières fissiles, nous assisterons alors impuissants, à la dissipation véhiculaire, à l'implosion de toute masse et de toute matière dans l'ubiquité de l'excès de lumière de la vitesse. Alors, au cœur de cette *masse critique* parvenue au point de non-retour, où la durée et l'étendue auront été évacuées par la reconcentration finale du champ physique, *toutes les surfaces seront face à face, surexposées en une seule interface*, triomphe absolu de l'illusion géocentrique où l'Occident aura enfin trouvé son achèvement.

Si le cadran solaire fut hier le premier compteur dromoscopique de vitesse, depuis peu il semble que l'écran tende à remplacer le miroir. Dans de nombreuses disciplines sportives, l'athlétisme, le football ou l'équitation par exemple, le magnétoscope et la télévision en circuit fermé permettent aux adeptes de se voir et de se revoir en léger différé. Ainsi, à l'école de cavalerie de Saumur, un réseau télé-vidéo permet au cavalier d'analyser ses mouvements sur l'un des douze « récepteurs-moniteurs » qui ceignent le manège, sans qu'il ait même besoin de quitter sa selle... Les techniques de l'enregistrement offrent ainsi à tout un chacun, la possibilité de s'observer en différé, ou même *en direct* comme dans un miroir et ceci, autant de fois qu'il le désire, grâce au *replay* et jusqu'à ce que les figures de son comportement lui deviennent familières. Donnant à juger l'enchaînement chronologique de ses gestes, l'enregistrement T.V. peut même les lui restituer *au ralenti*, comme si la vitesse d'exécution qui est cependant l'un des objectifs du dressage sportif devenait un handicap à une bonne connaissance de soi.

Ce curieux dédoublement de la personnalité affecte aussi des professions de plus en plus nombreuses, comme si l'*auto-contrôle*, résultat direct de l'accroissement de l'automobilité technique, devenait une nouvelle éthique, comme si l'*état de veille optique* supplantait progressivement l'action immédiate, *la vie devenant insensiblement le pilotage à vue d'un corps étranger*.

Dans l'exemple du sportif, l'effet stéréoscopique est saisissant : il ne lui suffit plus d'apprendre l'athlétisme ou l'équitation par un dressage et une accou-

tumance du corps à certains efforts, à certaines attitudes posturales choisies avec l'aide d'un maître ou d'un *moniteur de sport*, il faut encore que l'athlète apprenne à se mirer dans la glace de l'écran. A la fois acteur et téléspectateur de lui-même grâce à l'assistance cette fois d'un *moniteur T.V.*, sa vitalité s'identifie soudain au défilement d'un objet lointain où le sujet se découvre et s'invente dans l'instant d'éblouissement du spectacle de ses prouesses et où *chacun de ses gestes surgit devant lui comme l'horizon de son action*. Tourisme introverti, les mouvements de son être apparaissent et disparaissent dans leur fréquence dromoscopique, comme les paysages dans la poursuite du voyage. Son corps mué en une série de séquences, l'athlète en vient à se poursuivre lui-même pour chasser ses erreurs et ses imperfections, *devenu sa propre cible, espérant s'atteindre, il ne cesse plus de se viser*, jusqu'à mémoriser, espère-t-il, certains réflexes, résultats d'une « image du corps » dédoublée par l'artifice du véhicule. Ostracisme d'un nouveau genre, l'acteur se possède désormais dans la mesure où il accepte d'être dépossédé de sa conscience immédiate au profit du seul sens de la vue, mais d'une vue éloignée et distante.

Comme « l'image du monde », celle du corps subit alors les métamorphoses du transport accéléré; à l'écart de lui-même, dans la distanciation stéréoscopique de sa contemplation (télévisuelle), l'acteur acquiert un pouvoir sur ses gestes dans l'instant où il se considère *comme un corps expéditionnaire*. L'illusion d'optique (audiovisuelle) et l'optique (dromovisuelle) de l'illusion locomotrice ne sont plus qu'un seul et même illusionnisme. *Autistique télécommandé*,

le sportif accroît ses performances motrices dans l'exacte proportion où il accepte son image pour lui-même et où il échange sa masse, son volume, contre les deux dimensions d'une silhouette, contre son ombre sur l'écran. Ici, la télévision qui sert à l'origine au rapprochement de pôles éloignés en donnant à voir instantanément ce qui se tenait au-delà du champ visuel (comme dans le poste de pilotage d'un navire où les cadrans de bord sont doublés par les écrans d'un tableau de contrôle optique donnant la vision des angles morts de l'énorme masse du vaisseau, permettant ainsi d'éviter les collisions), sert à l'inverse à *donner à l'athlète une vue lointaine de ce qui lui est le plus proche : son propre corps*, comme si la proprioception était soudain devenue une infirmité que la technique de la retransmission permettrait de soulager... Bouleversant désormais les différentes proximités, les systèmes audiovisuels et dromovisuels ne respectent plus aucune des limitations élémentaires du corps ou du territoire; faussant les relations à la masse, à l'étendue, à la matière et donc à l'acte, les diverses « prises de vue » et autres « enregistrements » chassent toute perspective en la multipliant à l'infini, comme dans un miroir.

Le pouvoir-mouvoir devient ainsi un phénomène de dissection généralisée où rien ne peut plus subsister en l'état et où, non seulement le défilé c'est la vérité mais où la mise en scène de la mise à l'écart devient, dans la décomposition dromoscopique de la vue, celle d'un sacrifice. Avec l'endoscopie par exemple, le voyage devient l'introspection des organes qui composent le corps propre. Pénétration au centre de la matière vivante, déplacement tout au long des artères jus-

qu'au cœur, le trajet du regard n'est plus uniquement celui de territoires extérieurs parcourus dans la course automobile, mais cette fois, la perforation des chairs, *la perfusion des dimensions intimes de l'être* où l'observation clinique s'introduit par effraction dans un écorchement où *les organes sans corps surgissent tour à tour comme autant d'obscurs départements de la vie*. Sous ce scalpel, l'épaisseur de la chair apparaît un peu comme un autre monde souterrain que la vivisection dromoscopique de l'endoscope restituerait dans ses pulsions, ses flux et ses reflux. Le voyeur-voyageur s'exerce alors au retournement topologique le plus complet qui soit : de l'immédiate proprioception du corps à l'appropriation médiatisée par la distanciation (stéréoscopique) de l'écran vidéo, jusqu'à cette introversion obligée du regard où ses viscères deviennent soudain les contrées d'une sorte d'itinéraire de dégagement physiologique, *intime déviation où ce qui vient dans la visée endoscopique c'est ce qui demeure de vie*. Après avoir réduit à rien, ou à presque rien, la *durée* et l'*étendue* de l'espace géo-physique par l'accélération des transports, il semble que la vivisection de la vitesse s'attaque maintenant à la densité même des masses, comme si l'objectif de la poursuite était devenu soudain, la *dureté* et l'*épaisseur* de l'ensemble des corps physiques. On peut d'ailleurs le vérifier avec le perfectionnement récent de la microscopie électronique à balayage qui permet de donner à voir instantanément, en relief, et sous différents angles de prise de vue, l'opacité de la matière jusqu'à l'exploration, ô combien significative, de ses « cavités ultimes », mais aussi bien, avec le développement des aménagements souterrains (civils ou militaires), cette colonisation

lithosphérique de la profondeur de la terre qui succède actuellement à celle, plus traditionnelle, de sa surface.

Depuis la révolution du transport, le lointain est devenu si proche que la résistance et l'opacité de la matière semblent avoir pour nous l'attrait d'un nouvel exotisme, *l'éloignement n'est plus tant le fait de la durée et de l'étendue de la course, que celui de la dureté et de la solidité du matériau*. Nouveau vertige, sous nos pieds le monde plein nous attire comme la plaine attirait jadis le nomade et le cavalier, secrètement nous désirons, semble-t-il, cette chute des corps dans les solides, l'idéologie (totalitaire) de la transparence rejoint ici celle du transport et exige la mise à jour, la percée du tunnel. Après l'abandon à l'ivresse (coloniale) des grandeurs continentales, nous sombrons dans l'ivresse des profondeurs sous-continentales... Demain, avec l'extrême intensité des différentes vitesses de pénétration, n'en doutons plus, nous épuiserons la densité de la matière, de cette matière compacte qui fait obstacle à notre exploitation, comme nous avons épuisé les dimensions géophysiques et les distances géographiques. *Toujours plus vite, toujours plus haut mais aussi, toujours plus profond*, les voies de la transparence souterraine (territoriale et animale) seront la réversion obligée du transport accéléré. Préoccupés de *faire le vide*, nous ne tolérerons plus longtemps la densité du matériau; déjà percée à jour par l'investigation sismographique, le radar, le sonar, le laser, nous dissiperons bientôt l'écran du corps territorial, troglodytes des derniers jours, nous investirons la masse de l'astre comme nous avons hier conquis et aménagé sa superficie. Grâce à la géométrie logis-

tique des réseaux, nous coloniserons à son tour la profondeur.

L'épaisseur planétaire apparaîtra alors comme le dernier horizon du peuplement, *mais d'un peuplement de l'ombre qui ne serait finalement qu'un choc en retour, qu'un effet de sous-face de la conquête de l'espace, le retrait, le recul de l'espèce au centre de la matière.*

De même que l'acteur et l'orateur façonnent leur « jeu de scène » grâce à l'appareillage audiovisuel, les diverses « règles du jeu » subissent à leur tour l'impact de la diffusion et de la retransmission, c'est ce qu'on appelle, la *pression de l'audiovisuel*.

Prenons l'exemple des premiers Jeux Olympiques d'hiver mondiovisualisés, ceux de Grenoble : le décalage horaire aidant, ce sont quatre cent millions de téléspectateurs qui assistent en direct à la triple victoire de J.-C. Killy, ce qui assurera à ce dernier un prestige publicitaire considérable, outre-Atlantique... après avoir conditionné le joueur, la télévision conditionne le jeu, la pression (atmosphérique) de la transmission instantanée, s'exerce à la fois sur l'ensemble des joueurs, sur l'arbitre discrédité le plus souvent parce que son angle de vision est inférieur à celui des téléspectateurs, mais aussi sur la foule de ceux qui sont rassemblés pour assister sur place à l'événement.

La présence-absence de millions de voyeurs et l'enjeu (économique / politique) de cette liturgie pèseront effectivement de tout leur poids sur l'action engagée. Les quelques milliers de spectateurs déplacés et présents perdront

peu à peu leur valeur au bénéfice des millions de téléspectateurs absents, demeurant isolément, chacun chez eux. Nous le vérifions donc une fois de plus : *ceux qui demeurent en attente l'emportent de fort loin sur ceux qui sont venus*. Une suprématie peut alors sembler s'instaurer à l'avantage exclusif du vecteur audiovisuel au détriment du véhicule automobile, mais c'est encore et toujours la même illusion d'optique cinématique car, en fait, couplés dans les perturbations proxémiques qu'ils provoquent, ils sont tous deux inséparables.

L'avantage du vecteur sur le véhicule ne résulte pas de ses caractéristiques instrumentales et fonctionnelles, mais seulement de la supériorité actuelle de sa vitesse de transmission. Un espacement géographique subsiste encore entre les prises de vue, l'enregistrement de la caméra et les retransmissions dans les moniteurs de contrôle des techniciens et les récepteurs des téléspectateurs; cet écart dû à l'étendue du monde visible doit être compensé, à défaut de celui des téléspectateurs, par un déplacement des opérateurs de prise de vue, dans la mesure où il n'existe toujours pas, malgré les satellites géostationnaires de télécommunication, de réseaux de caméra installés à poste fixe aux quatre coins du globe, comme c'est le cas pour les grands carrefours urbains. Si l'on dispose maintenant de nombreux postes de commande de la circulation routière, ferroviaire, aérienne, et bien qu'il y ait également différents types de postes de conduite de l'information (régie de contrôle de l'image, console de mixage), il n'existe pas de *moniteur universel* transmettant en direct et en permanence, la vision inté-

grale d'un monde sans angle mort, sans horizon et sans antipodes...

Malgré les systèmes de télédétection des forces armées (comme celui du NORAD qui poursuit vingt-quatre heures sur vingt-quatre aux États-Unis, tout objet volant aux fins d'identification), la pratique de la télécommande qui s'applique à la plupart des grands véhicules ne s'applique pas encore au plus grand d'entre eux : l'objet céleste dont nous sommes tous les passagers et où les *zones d'ombre* sont encore largement majoritaires et exigent donc l'utilisation d'un moyen de transport en *soutien logistique* du moyen de communication, le déplacement physique des opérateurs, la mission de cet autre corps expéditionnaire que constituent les techniciens de la retransmission.

« Être superstitieux, c'est croire que nos pensées sont dans les choses et qu'elles les meuvent », écrivait le philosophe Alain. *Conduire serait-il donc un acte de superstition ?*

A Houston, en octobre 1977, le laboratoire qui utilisait les instruments de télémesures déposés sur la lune par les missions Apollo a cessé de fonctionner, un à un les écrans de contrôle se sont éteints et depuis plus rien ne bouge sur l'astre mort... L'ancienne maxime des astrologues se vérifie : *« Celui qui sait commande aux astres. »*

Le déplacement des objets célestes renouvelé par celui des images passagères, la dromologie devient l'astrologie des objets techniques, les moyens de communication sont des simulateurs de l'espace par-

couru, tout autant que des stimulateurs du temps de parcours. Les moteurs, générateurs de vitesse et d'images, sont donc moins le moyen de transporter le passager que celui de déphaser et de désynchroniser l'usager, au point qu'il faut maintenant, pour ce dernier, apprendre à piloter non seulement des images, comme dans n'importe quelle régie de télévision, mais apprendre à conduire des mouvements telluriques apparents, puisque désormais, semble-t-il, *c'est la terre qui vient de plus en plus vite...*

Qu'importe alors les caractéristiques mécaniques ou électroniques des vecteurs puisque seule compte, finalement, leur puissance de propagation, *cette vitesse qui est la cause et non l'effet, puisqu'elle dilate le temps dans l'instant où elle contracte l'espace.*

Il ne nous reste donc plus qu'à oublier les distinctions spacieuses entre propagation des images ou des ondes et propagation des objets ou des corps. *Puisque la durée s'estime en intensités, les distances sont la production la plus significative du mode d'existence technique, c'est d'ailleurs ce que confirment les récentes mutations du mode de production, dont la plus importante et la moins reconnue fut probablement cette production de la fin du monde, cette extermination de l'arrière-pays par l'accélération des performances motrices, ce géocentrisme dromocratique dont nous sommes les témoins bien plus que les bénéficiaires.*

Cette extrémité nous interroge, elle n'est pas comme on le prétend, un phénomène conjoncturel mais un avènement culturel et politique qui pose outre les questions écologiques des limites et de l'épuisement des ressources, celles non moins essentielles des

proximités résiduelles, la question dromologique de l'épuisement des distances.

En effet, si en 1848, Stuart Mill pouvait encore déclarer : *Produire c'est mouvoir*, depuis, la formule s'est inversée, ce sont les transports et les transmissions qui commandent la production, au point que *la dromologie apparaît aujourd'hui comme une science dont les véhicules seraient les théories*.

L'étude de la course et de ses différents moyens au cours des âges se révélerait ainsi comme la découverte, l'invention archéologique de vecteurs et de véhicules considérés, puis reconnus officiellement, comme autant de « visions du monde », autant de théories logistiques du mouvement des personnes, ce que Stendhal devinait en écrivant : « *Le roman c'est un miroir qui se promène sur un grand chemin.* »

En ce sens, chaque nouveau moyen de communication apparaîtrait un peu comme un « journal de voyage », un nouveau roman de l'étendue et de la durée ou plus exactement, un dernier état d'avancement du monde vers sa perte. Ici, chaque véhicule considéré le serait à la manière d'un incident de parcours, d'un *accident de transfert* s'opposant à la substance du monde à un moment donné de son histoire, où chacun des moyens de déplacement serait simultanément perçu comme « moyen de transport et de transmission », mais aussi comme *moyen de truquage* de l'espace-temps du passage, déplacement d'objets et de corps passagers, mais encore des paysages, déportation des distances où il faudrait bien nous résoudre à constater que *le véhicule rapide produit l'accident (télescopage visuel ou collision) dans le temps où il provoque le déplacement*.

En fait, les déformations et les blessures subies lors d'un accident de la circulation ne sont que les signes extérieurs, l'enregistrement visible de traumatismes imperceptibles subis tout au long du parcours par le passager et le véhicule dans cette défection généralisée que propage le voyage, ce truquage du trafic dont le film permet de vérifier, une fois encore, l'authenticité, par l'artifice cinématographique de son défilement, l'invention inopinée du premier des « effets spéciaux » par Georges Méliès : « Je filmais, *raconte-t-il*, la place de l'Opéra lorsque mon appareil cessa de fonctionner. Le temps que j'en examine les rouages, vous pensez si les personnages de la rue avaient changé! Sur le coup je n'y songeai pas et achevai de tourner ma bande... Mais en la développant, quelle surprise : *j'avais commencé de prendre l'image d'un omnibus qui venait du boulevard des Capucines et quand le véhicule atteignait le boulevard des Italiens, il s'était mué en corbillard.* »

Si cet épisode comique est utile pour illustrer l'illusion d'optique (cinématographique), il l'est également pour tester l'illusion locomotrice (cinématique). Moyen de déphaser le champ d'action, mais aussi de désynchroniser l'action elle-même, les performances vectorielles du véhicule sont ici nettement mésestimées puisqu'elles provoquent à la fois, une mutation des dimensions du passage et une permutation du passager, de ce voyageur devenu soudain le visionnaire accidentel d'un au-delà d'occasion comme celui dont Méliès se fit l'artisan en 1900, avec les incessants truquages, du *Voyage dans la lune* ou encore, de ce *Déshabillage impossible* où l'on peut voir un voyageur tenter de se dévêtir sans y parvenir, ses

vêtements se remettant en place instantanément. Victime du phénomène, le personnage essaie de prendre ses habits de vitesse, en les retirant par surprise et de plus en plus vite, sans succès cependant, son costume revenant sur lui encore plus rapidement... Un peu comme l'eau remonte dans la bouteille ou l'immeuble détruit se reconstitue brutalement, demain, si nous n'y prenons garde, l'accélération tellurique rendra à son tour, « le voyage impossible ».

Phénomène d'adhérence pathologique, l'inutilité du départ deviendra bientôt celle de toute action; bord à bord, la mise à l'écart cessant, l'extrême proximité des choses nous aliènera au point que la célérité des vecteurs aboutira à une transmutation des espèces probablement aussi dérisoire que celle des fantasmagories scéniques d'un Émile Cohl ou d'un Méliès.

Cette notion de « truquage cinématographique » est d'ailleurs à mettre à l'actif de ces maîtres de l'illusion spectaculaire que furent les frères Lumière. Avant eux, en effet, nul ne prétendait au réalisme du défilement cinématique, les chronophotographies animées de Marey ne sont qu'un truquage préliminaire de la soi-disant vérité du mouvement, leur décomposition en phases successives laisse subsister les attitudes et les gestes qui esquissent le déplacement du corps, c'est, devrait-on dire : *un cinéma en deçà*. Avec Méliès et le dessinateur d'animation Émile Cohl, c'est du *cinéma au-delà*, au-delà de cette prétendue véracité de la lumière de la vitesse de ce film qui semble restituer l'unité sensible de la vie et qui n'est pourtant rien d'autre qu'une *vision* ¹.

1. « Le cinéma, n'importe comment, c'est une vision », René Clair.

En deçà et au-delà des frères Lumière, le truquage n'existe pas ou n'existe plus, simplement parce que nul ne prétend à la *vérité du défilé*, c'est-à-dire à l'objectivité du défilement des images, il n'y a que l'illusion du trafic ou si l'on préfère, des « effets spéciaux » : truquage du découpage d'un seul mouvement chez Muybridge et Marey, truquage du découpage d'un ensemble de séquences, chez Méliès et Cohl. Ces derniers pousseront d'ailleurs non pas à l'absurde comme on le prétend mais à son terme, le déroulement filmique, ce terme qui est la transmutation du sujet et non pas seulement son transfert, sa transmission. Avec eux, il ne s'agit plus d'une *mise en marche* de l'image de l'homme comme chez Marey, mais bien d'une *mise en vitesse absolue* de l'ensemble des séquences de son comportement, au point que seules comptent finalement, l'accélération, la décélération, ce « mouvement du mouvement » qui devient ainsi le véritable sujet du film chez Méliès, non plus à la manière d'un Louis Lumière, comme prétexte à abuser le spectateur sur l'efficace du vrai des images de la vie, mais pour l'amuser ou l'effrayer par l'in-vraisemblance imaginaire de la vitesse.

Théorie d'une représentation dont la procession, la voie et le convoi esquissaient le projet, le déroulement du film construit et déconstruit le monde dans l'instant d'un regard : il le construit en aménageant le temps et l'espace d'un « faux-jour », il le déconstruit et le détruit *in extremis*, en déplaçant le sujet du voyage, cet observateur de l'*arrivée de la fin*, cet ancien voyageur qui n'est plus guère qu'un « *regardeur* » (Marcel Duchamp), sorte d'arriviste, de parvenu, dans une société dromocratique où les salles d'attente ont

remplacé, après la tente nomade, la salle obscure des sédentaires.

Lorsque D. H. Lawrence dans *Apocalypse*¹ regrette amèrement le temps où « l'homme vivait en contact étroit avec le cosmos et observait les mouvements célestes avec une attention profonde et passionnée très différente d'aucune forme actuelle d'attention », il se trompe. Jamais probablement n'avons-nous autant attendu qu'aujourd'hui, jamais sans doute n'avons-nous été aussi attentifs aux mouvements *cosmodynamiques*, mais ceux-ci sont transfigurés par une lumière subliminale, c'est elle et non plus seulement celle de l'astre solaire qui se déploie à travers l'espace dans un *temps compensé* qui n'est plus exactement celui de Kronos, mais celui de la ruse énergétique des moteurs.

Si jadis chaque cité d'Orient se situait symboliquement au centre du monde, depuis, ce centre s'est déplacé, il se déplace même sans arrêt et de plus en plus vite puisque son axe est devenu celui de la cellule de l'engin, celui des performances motrices de ces *générateurs de vision* que sont les machines de vitesse dont l'Occident s'est fait l'inventeur. Théorie d'un « pouvoir-mouvoir » qui s'oppose toujours à la prééminence exclusive du « pouvoir-savoir », la dromologie est une science cachée (celle de la vitesse) à la fois complément et supplément logistique de celle de

1. D. H. LAWRENCE, *Apocalypse*, préface de Fanny et Gilles Deleuze, Éditions Balland, 1978.

la vie. Chronologistique et non plus seulement chronologique, elle n'est pas le récit truqué de faits historiques, mais le souvenir de l'invention de l'effet, de cet *effet de réel* dont chaque véhicule fut, en son temps, l'occasion.

Sublimation de la chasse, l'art de la course serait ainsi devenu progressivement *le mémorial de la mise en route de l'espace, l'histoire de la mise en œuvre du temps par les moyens de déplacement* (des messages, des personnes, des biens) où cette fois, le territoire aurait été chassé à son tour. Provoquant par l'exploit de la course les corps physiques comme *dimension*, l'exploitation industrielle de la vitesse aurait ainsi exterminé le corps animal dans le même temps où elle chassait celui du territoire, jusqu'à réduire à rien l'étendue du champ géophysique.

Comme l'écrivait Nadar en 1863 : « Vouloir lutter contre l'air en étant plus léger que lui, c'est folie. Pour lutter contre l'air, il faut être spécifiquement plus lourd que l'air; *en locomotion aérienne comme ailleurs, on ne s'appuie que sur ce qui résiste*, c'est au tour de l'air de céder devant l'homme, c'est à l'homme d'éteindre et de soumettre cette rébellion insolente et anormale. »

Sous la plume du premier photographe à avoir effectué des prises de vues aérostatiques, ces termes militaires sont éclairants, mais si l'on ne s'appuie que sur ce qui résiste, de quelle résistance et de quelle *rébellion s'agissait-il dans l'innovation des divers moyens de locomotion*? Chasse à la poursuite hier, chasse à l'affût aujourd'hui, il semble bien que les dimensions et les différentes mensurations aient elles-mêmes été inventées par le géomètre comme autant d'arme-

ments, c'est-à-dire de moyens d'éliminer la résistance du temps au déplacement et la rébellion de l'espace à l'avancement ¹.

Fragmentation, partitions arbitraires destinées à assurer le règne de celui qui passe, le pouvoir de celui qui se meut, *système de déplacement de la réalité de la matière* et non pas comme on le croit d'enregistrement, la géométrie aurait été la face cachée de ce « pouvoir-mouvoir » dont l'Occident s'est fait l'artisan depuis l'Antiquité. En effet, si produire c'est d'abord mouvoir, *mesurer c'est déplacer*, non pas seulement arpenter, se déplacer pour effectuer la mesure mais encore : *déplacer le territoire dans sa représentation* (géométrique, cartographique). Déporter sa réalité géophysique dans une configuration géodésique qui ne possède qu'une valeur anthropocentrique toute relative. Ce que nous explique B. Mandelbrot après L.-F. Richardson, à propos de la mesure d'une côte, celle du littoral de Bretagne : « Si la côte était droite le problème serait résolu mais puisque cette côte sauvage est extrêmement sinueuse, on peut imaginer qu'un homme marche le long de celle-ci en s'astreignant à s'en écarter le moins possible et qu'il mesure ainsi la distance parcourue; puis l'on recommence en rendant la distance maximale de l'homme à la côte de plus en plus petite. A un moment donné il faudra, par souci d'exactitude remplacer notre homme par une souris, puis par une mouche et ainsi de suite. Plus près l'on pourra donc se tenir de la côte, plus

1. Si les outils prolongent le corps et si les armes le prolongent fort loin avec les projectiles, *doit-on considérer le trait rectiligne comme un arnement géométrique? Le postulat d'Euclide comme une sublimation de la vitesse?*

longue sera inévitablement la distance à parcourir, *la longueur finale se trouvant tellement grande que l'on pourra sans inconvénient pratique la considérer comme infinie*. L'anthropocentrisme intervient donc d'une façon ou d'une autre et le concept en apparence inoffensif de *longueur géographique* n'est pas entièrement « objectif » puisque l'observateur intervient dans sa définition de façon inévitable ¹. »

Dimensionner c'est donc déphaser, déphaser par rapport à l'observateur, ce géomètre, ce « voyeur-arpen-teur » qui produit la mesure dans l'instant où il provoque son déplacement. Mais ce mouvement producteur de grandeur et de longueur peut être accéléré par l'utilisation (l'assaut) d'un quelconque « moyen de déplacement », c'est ce qui est omis dans l'étude de la variation de la longueur approchée de la côte de Bretagne, ce qui se dissimule aussi dans l'expression : « *Si la côte était droite le problème serait résolu* », l'aspect temporel des mensurations. Les figures de l'homme, de la souris ou de la mouche qui arpentent la côte bretonne ne sont que les aspects (anthropomorphiques et zoomorphiques) d'une vitesse de déplacement spécifique : celle d'un corps vivant qui se meut dans l'espace et le temps. Imaginons un instant un vecteur de déplacement rapide pour accélérer chacun de ces sujets et tout est métamorphosé une fois de plus : *d'un côté, la longueur tend vers l'infini*, c'est l'aspect morphologique du problème, *d'un autre côté et simultanément, la distance tend vers zéro* par l'accélération même de la prise de mesure

1. B. MANDELBROT, *Les objets fractals, forme, hasard et dimension*, Flammarion, NBS, 1975.

et ceci quelle que soit la « nature » de l'arpenteur puisque cette nature est inséparable de sa vitesse de déplacement.

Depuis le début de ce siècle, nous avons assisté à la disparition progressive de la « distance kilométrique » et nous assistons depuis peu, avec l'essor des supersoniques, à la disparition prétendument progressiste de la « distance-temps ». La mesure du monde est désormais celle du « vecteur de délivrance du déplacement », ce moyen de locomotion qui désynchronise le temps de l'espace du trajet, tout comme jadis le géomètre ou l'arpenteur avaient eux-mêmes *déphasé* sa réalité géomorphologique en tentant de la *dimensionner*, soumettant ainsi la terre aux systèmes de déplacement d'une représentation géodésique.

Actuellement, les systèmes et les instruments de mesure sont moins *chronographiques* que *dromographiques*, ce n'est plus le temps de passage qui sert d'étalon à l'espace parcouru mais la vitesse¹, celle-ci est devenue la mesure privilégiée de l'espace comme du temps. Dans le véhicule supersonique, le compteur de vitesse ne compte plus les *kilomètres*, il ne mesure plus que l'intensité d'accélération, ce *machmètre* qui n'est que le rapport de la vitesse d'un mobile à celle du son dans l'atmosphère où il se déplace... Mais cette « unité de mesure » n'est pas une véritable *unité de vitesse*, car la vitesse du son est proportionnelle à la racine carrée de la température absolue

1. « L'institut franco-allemand de recherche de Saint-Louis vient de mettre au point un appareillage de *cinéradiographie-éclair* qui atteint 40 millions d'images/seconde. Cet instrument principalement utilisé en balistique et en détonique permet d'obtenir une vue plus dynamique de l'état intime de la matière. » F. JAMET, *La Recherche*, mai 1982.

La seule unité de mesure c'est donc bien la vitesse absolue, produit de la température absolue : *la vitesse de la lumière.*

Culte solaire tardif, le rayonnement du soleil devient l'étalon de mesure de toute réalité, *la lumière de la vitesse éclaire la planète dans l'instant où elle en donne la représentation*, mais une représentation où la violence de sa fusion et la puissance de son émission ont remplacé la course du soleil du levant au couchant.

De fait, le jour et la nuit ont cessé d'organiser la vie, dans ce « faux-jour » (dromoscopique) où l'aurore équivaut au crépuscule, la vitesse donne vie et mort, indifféremment. Comme le déclarait à propos des risques nucléaires Léo Szilard désabusé : « *La terre n'est peut-être pas la planète la plus importante du système solaire...* »

Quatrième partie

L'horizon négatif

« Ce que l'on voit provient de ce
qui n'est pas apparent. »

Paul de Tarse

Firmité inverse le désert est le ciel de la vitesse visible. A l'opposé de leurs devanciers qui souhaitaient ardemment prendre leur essor en altitude, les tombeurs de record ¹ cherchent aujourd'hui la plus grande accélération au contact du sol. L'horizon redevient idéal de conquête, le désert c'est le désir, le désir d'un corps de vitesse absolue.

Surface de performance, le vide n'est plus une absence, mais la présence d'un rite de passage à outrance, d'où la quête de sites insolites recelant des propriétés motrices inouïes : plateaux désertiques, lac

1. L. VILLA, *Les tombeurs de record*, Hatier, 1972.

salé, surface de glace, plages interminables, *plaques sensibles pour l'enregistrement de vitesse record*, comme l'impressionnant désert de Bonneville, à l'ouest de Salt Lake City, emplacement fossile d'une mer intérieure évaporée, *pellicule de sel et de sable pour l'épreuve des tentatives* où se succèdent depuis près d'un demi-siècle, les précaires victoires de l'accélération horizontale.

De fait, *les déserts sont les écrans de projection de la lumière de la vitesse* et la progressive désertification des surfaces (territoires, corps, objets), la conséquence d'une illumination croissante.

Les horizons pédologiques recelant des perspectives jusqu'alors insoupçonnées, la vitesse devient une forme d'érosion éolienne anticipée, *sel de la terre ferme*, *le désert s'accroît au rythme des précipitations dromologiques*.

Sublimation de la chasse, la course imposait une superficie dégagée; sublimation de la guerre, la vitesse record exige une surface pure. Dénudé d'accidents, de relief, *le sol devient le miroir de l'accélération*¹. Au brusque télescopage du trajet s'ajoute la réverbération du sol; « l'effet de sol », inséparable de l'arase-ment aérostatique du terrain, la vitesse automobile l'est encore de l'adhérence aérodynamique de l'engin, le désert croît en épaisseur. Après avoir provoqué la rectification linéaire et planaire des itinéraires, l'accélération impose de parfaire l'interface.

1. Les raisonnements en matière d'aérodynamique automobile considèrent la route comme un miroir. La voiture et son image sont réunies par un appui, les pneus. Le comportement de la voiture ne dépend donc que des forces de liaison interne au système « *voiture-image* ».

« La plus grande gloire d'un État est de faire de ses frontières un vaste désert », prétendait déjà César... Surface lisse, apurée, le désert ne serait-il pas une première transfiguration des états de matière? Ainsi que l'avait signalé en son temps, Herschell : *un objet éclairé en lumière rasante se comporte comme un miroir...* l'éclairage rasant permettant de muer les surfaces non polies en surfaces réfléchissantes, c'est effectivement ce que l'on vérifie avec l'illumination dromoscopique : *la perspective accélérée se comporte comme une source lumineuse*, l'anamorphose du trajet produit un effet de profondeur accentué, suivi d'une rectification optique semblable à celle de la lumière rasante. Le véhicule transfère ses propriétés vectorielles aux objets qui longent son trajet et l'on constate alors le même renversement que celui qui s'opère dans la chambre noire ou le miroir, d'une part les objets réfléchis ont l'air de reculer alors qu'ils demeurent et que l'automobile avance, d'autre part les plans rapprochés ont un mouvement apparent rapide alors que les plans éloignés semblent immobiles... En réalité, la plupart des images mobiles ou immobiles proviennent de la capture du domaine visible par un *procédé mettant en œuvre l'interaction de la lumière avec les surfaces de réflexion ou d'enregistrement* (élément naturel réfléchissant, émulsion photosensible...) et selon un même principe d'inversion de l'image. La perception du relief et l'estimation des distances (espace de temps) étant inséparables de l'acuité stéréoscopique, visionnaires binoculaires nous ne percevons la troisième dimension que lorsque l'un de nos yeux reçoit une *image temporisée* par rapport à l'autre (c'est ce que l'on appelle « l'effet Pultrich »).

Pour l'objet en déplacement accéléré, cette temporisation est encore renforcée par l'effet polarisant des glaces du véhicule, autrement dit *par l'artifice de l'éclairage rasant de la vitesse interférant avec les plans proches ou lointains de l'environnement*.

Référence cinématique obligée, la ligne d'horizon est la condition de l'accélération. *Visible à rez-de-chaussée, la vitesse apparaît alors comme un phénomène optique de réverbération du sol*. Effet de surface en constante mutation « télescopique » (avancée) et « dromoscopique » (accélérée), l'accélération n'est en fait qu'une forme d'hallucination. Perversion du regard, convoitise des yeux, celui qui s'installe au volant du bolide chausse une nouvelle « monture » et complète sa visée stéréoscopique naturelle par un nouveau type de prothèse de la vue, capable de lui apporter *l'illusion motrice d'une transformation cinétique de son champ visuel*, l'illusion d'optique n'étant peut-être ici que celle du prétendu « relief » de l'espace perspectif.

L'érosion éolienne (aérostatique) du terrain, due au vent météorologique et l'érosion éolienne (aérodynamique) du vent relatif de l'engin, provoquant *l'abolition du relief des distances* (illusion motrice), l'effacement progressif de l'intervalle de temps du trajet est finalement semblable à l'usure des aspérités de l'objet dans la recherche des formes de moindre résistance à l'avancement. La perspective accélérée de la course (illusion d'optique) n'étant qu'une représentation cinématique de la mutation morphologique des surfaces (de l'engin comme du terrain), *l'aérodynamique ne serait-elle pas une figure particulièrement méconnue de l'anamorphose?* Mutation géomorphologique

du terrain, aridité d'un sol calciné par la salinité et la vitesse du vent; transformation technologique des profils de l'engin pour l'amélioration du coefficient de pénétration dans l'air, effectivement : *la recherche de vitesse-limite passe d'abord par une série de déformations tellurique et technique affectant à la fois le moyen de transport et son support, en vue de provoquer l'hallucination passagère d'un champion...* Comme l'expliquait l'un d'eux : « Rouler en toute liberté et à fond sur une plage est autrement excitant que de s'exercer sur une piste délimitée. » Sortir du cadre des deux dimensions du tableau, c'est déjà ce que se proposaient les peintres du trompe-l'œil de la fausse perspective, sortir des trois dimensions de la scène de l'autodrome, c'est toujours l'objectif des chercheurs de record de vitesse absolue. A l'opposé de la vitesse verticale qui nécessite un *allègement* des composants du véhicule aérien, la vitesse horizontale impose un *allongement* extrême du système véhiculaire terrestre (voie et voiture) ainsi qu'une augmentation considérable du poids de l'engin, ceci pour mieux assurer l'adhérence, la garde au sol ¹. *Pour réduire le courant de traînée aérodynamique et donc raccourcir le délai du trajet, la vitesse allonge l'objet : ligne rectiligne de la voie et fuselage profilé de la voiture, la piste et l'engin sont indéfiniment prolongés, l'espace se distend au rythme de la rétention du temps de passage.* Environ trois mètres pour la première automobile à avoir dépassé les 100 km/h (la « Jamais Contente » de Jenatzy) et près de 11 m pour le premier véhicule à avoir dépassé le mur du son au

1. Selon une loi mathématique, la vitesse maximale varie exactement comme la racine carrée du poids.

contact du sol (la « Budweiser Rocket » de Stan Barrett). Mais ce prolongement du trait, *cette déformation du tracé de l'engin, se double de celle du terrain* : 3 ou 4 km pour l'avenue du parc agricole d'Achères, témoin en 1899 du record de Jenatzy. De 20 à 60 km pour Pendine Sand et Daytona Beach, lieux des tentatives de Seagrave et Campbell, dans les années trente-quarante, et enfin, plus de 150 km pour le lac salé de l'Utah, témoin des records de J. Cobb, C. Bredlove et A. Arfons. *Pour raccourcir la distance de temps et réduire le relief du trajet, la fausse perspective de la vitesse allonge la distance d'espace de l'objet* (engin, terrain), érosion aérostatique naturelle ou renforcée de la surface du support de l'épreuve, érosion aérodynamique de la perspective accélérée du trajet, avec cette *anamorphose généralisée* nous sommes en présence d'une transmutation des espèces due à l'énergie cinétique et cinématique de la technique.

« *Je ne vois rien que le devenir* », déclarait Nietzsche... Dans cette optique, nous pourrions ajouter, puisque *l'espace c'est ce qui empêche que tout soit à la même place*, la conquête de la vitesse c'est la recherche de ce « parking de dissuasion », de cette toute dernière « place » où les objets et leurs figures ne seraient plus seulement *isomorphes* mais *holomorphes*, c'est-à-dire interchangeables à volonté, rendus *homogènes et dromogènes* par l'artifice de l'instantanéité de l'ubiquité.

Contrée apocalyptique, surface de réflexion, le désert recélait l'image, l'illusion d'optique provoquée par les couches atmosphériques surchauffées l'image du mirage.

Avant les découvertes d'Herschell (1809), bien

avant le bitume de Judée des plaques photosensibles de Niepce (1816) ou le sel d'argent des pellicules, *les sables du désert ont été les matériaux d'une révélation holographique exemplaire.*

En fait, l'hologramme n'est pas la sophistication d'une fausse perspective, l'accomplissement d'une image parfaite, mais à l'inverse : *l'épuisement du relief, l'extermination de toute perspective.*

Désormais, ce qui est « faux », ce n'est plus l'anamorphose mais la profondeur, la longueur, les distances de temps de l'espace perspectif. *L'acquisition de la « vitesse de libération » horizontale nous libère de la prétendue réalité de la troisième dimension. En nous libérant du délai du trajet, la vitesse nous libère effectivement du « volume » de l'objet, des lieux comme du milieu.*

Plus de détail plus de relief Il n'existe plus de différence notable entre réel et effet de réel.

« On ne va vite qu'au ras du sol, la vitesse est la forme moderne de la pesanteur. » Cette phrase de Paul Morand date d'une période où les vitesses ascensionnelles étant faibles, l'échappement à l'attraction terrestre n'était qu'à peine imaginée par les pionniers du moteur-fusée. Aujourd'hui, la vitesse nous a totalement débarrassés de la gravité et, partant, de la pesanteur, autrement dit, des hauteurs inaccessibles. Ce qui se joue actuellement, avec l'acquisition de la vitesse de libération au niveau du sol *c'est l'abolition de la profondeur, la fin des longueurs du temps.* Après l'échappement vertical qui a métamorphosé l'altitude en distances cosmiques, l'échappement horizontal vise à transmuier les plus vastes « longueurs » de l'espace planétaire, en pôle d'inertie. *La vitesse pure devient à*

la fois la hauteur, la longueur, l'alpha et l'oméga de la puissance absolue.

« Comme les rayons du soleil s'unissent au foyer du miroir concave en une image parfaite et y produisent le maximum d'incandescences, les énergies et les contingences de la guerre s'unissent dans la bataille principale pour y produire un effet suprême et concentré. » (Clausewitz.)

Cette concentration exterminatrice, la technique l'assure désormais complètement. La métaphore est devenue réalité : à la fois moyen de destruction instantané et moyen de projection sophistiqué, *la vitesse de la lumière concrète devient l'arme absolue et la lumière de la vitesse produit l'image parfaite, l'hologramme de la puissance pure.*

Si la course était hier une forme sublimée de la chasse et son accélération, une sublimation de la guerre (blitzkrieg), incandescence maximum, *la vitesse pure devient l'effet suprême et concentré d'une guerre au-delà des batailles, d'une guerre pure nécessitant le foyer, la pure surface du désert.*

Plus de détail Cette injonction apocalyptique signifie aussi la suppression de toute excroissance pouvant occasionner quelque turbulence. Depuis les plus minces aspérités du sol, jusqu'aux plus vastes proportions du territoire, les surfaces deviennent des écrans, des miroirs pour la projection azimutale des distances, la représentation holographique des superficies de l'ancienne géographie.

Puisque le désert s'accroît au rythme de la vitesse, la question n'est plus de savoir si le cinéma peut se passer d'un lieu (salle de projection ou télévision),

mais de se demander si les lieux peuvent encore se passer du cinéma de l'éclairage rasant de la vitesse.

Surfaces adverses, miroir des conquérants, les étendues désertiques ont attiré des générations de prospecteurs, chercheurs de vestiges, de richesses enfouies; derniers du genre, les coureurs chercheurs de vertige, de vitesse ultime. Ainsi que l'exprime l'ancien recordman du monde Art Arfons : « *Nous avons conquis les vastes espaces interplanétaires, mais nous savons si peu de choses sur les moyens de nous déplacer sur notre Mère la terre.* »

Aux antipodes du caractère spectaculaire de la conquête spatiale, cette rentrée dans l'atmosphère semble paradoxale. Après les débauches de vitesse verticale, cette soudaine relance de la recherche de la plus grande vitesse horizontale paraît énigmatique : *recours au désert, culte de la surface mère?*... On pouvait s'étonner au cours des années trente, de voir un pilote du Royal Flying Corps, Malcolm Campbell, abandonner l'aventure aérienne pour s'enrôler dans la course aux records terrestres et n'utiliser l'aviation que pour survoler les continents européen et africain, à la recherche de *zones dromogènes* propices à la précipitation, plateaux désertiques, cimetières minéraux, où les tentatives de vitesse ne seraient plus dépendantes du vent et des marées, comme celles précédemment effectuées sur les sables durcis de Pendine ou de Ninety Miles Beach... de même, on pourrait aujourd'hui s'interroger sur l'attrait renouvelé de *l'horizon négatif*.

Après le compte à rebours des fusées verticales, c'est maintenant celui du lancement de fusées horizontales capables de franchir le « mur du son » au sol, comme ce Budweiser Rocket de Stan Barrett, premier véhicule à avoir dépassé MACH 1, avec l'appoint d'un missile Sidewinder équipant habituellement les Forces américaines, sur la base aérienne d'Edwards, en décembre 1979. Curieusement, c'est aussi de cette même base californienne que s'était envolé le 14 octobre 1947, le capitaine Charles Yeager pour percer le « mur du son » à bord du BELL.X.1.

Ce chasseur expérimental, équipé d'un Reaction Motor à quatre fusées, avait une envergure de 8,54 m mais sa longueur hors-tout n'était pas loin de celle du Budweiser Rocket, 10,85 m contre 11,57 m pour le véhicule de Stan Barrett.

Cette similitude de performances entre des engins terrestres et aériens, trente-deux ans plus tard, laisse perplexe. L'objectif stratégique de l'aviation d'interception étant de franchir au plus vite l'espace atmosphérique, on pouvait comprendre le but du BELL.X.1., alors que celui des « fusées routières » demeure étrangement irréel.

« Le plus difficile, ce fut tout simplement de trouver la piste convenable », déclarent aujourd'hui les protagonistes de la performance supersonique. Depuis la première tentative de septembre 1979 où l'engin avait atteint 1 027 km/h sur le lac salé de l'Utah, l'opération « Speed of Sound » avait dû être retardée puis ajournée, faute d'un décor valable...

En effet, la dégradation du revêtement, l'usure de cette croûte de sel qui va s'amenuisant d'année en année, les limites même du terrain et les fantaisies

climatiques de l'endroit, rendent de plus en plus difficiles des essais de vitesse dépassant les 1 000 km/h.

L'érosion éolienne, doublée de celle du vent relatif des engins qui s'exercent à Bonneville Speedway depuis près d'un demi-siècle, se sont combinées pour ruiner le désert de Salt Flats.

Ainsi, après chaque course, change-t-on les pneumatiques et souvent même l'aérodynamique des engins, de même faut-il désormais *changer de décor, changer de terrain...*

Pour la tentative supersonique, l'équipe de Hal Needham avait exploré l'Iran où se trouve près de la ville de Quom, un lac asséché possédant une belle surface, idéale vue du ciel, mais sans moyen d'accès pratique pour le matériel lourd. Il fut aussi question de prospecter la Cordillère des Andes (chère au souvenir de l'aéropostale), sans succès... *d'où le recours à l'armée et le choix de l'ancien lac Muroc, partie intégrante de la base militaire de l'US Air-Force, en Californie du Sud.*

La météorologie jouant un rôle considérable, franchir le mur du son au niveau du sol, exige en effet de tenir compte *du vent, de l'altitude et de la température ambiante, autrement dit : prendre en compte la pression atmosphérique du terrain, faute de quoi la « pression dromosphérique » de l'engin ne pourrait être valablement calculée...* Sur la piste de Muroc, à la fin de l'année 1979, le « mur du son » se situant par -9° à 1 171 km/h, passait à 0° à 1 192 km/h pour monter à $+10^{\circ}$ à 1 214 km/h... les nuits du désert Mojave étant particulièrement fraîches, c'est à quatre heures du matin que le Budweiser Rocket fut tiré sur la zone de départ.

Dans ce genre de véhicule, remarquons-le, tous les systèmes sont contrôlés extérieurement par un ordinateur logé dans une caravane technique. Au cas où le pilote ne pourrait plus couper le moteur, l'ordinateur lâcherait le premier parachute ralentisseur à 1 000 km/h, le second, vers 480 km/h, les freins hydrauliques n'étant utilisables qu'à 240 km/h. Scaphandrier du désert, possédant une alimentation en air totalement autonome, le pilote est relié aux techniciens de contrôle par un système de radio de bord.

Le 15 décembre 1979, à 7 h 25 et par - 7°, Bill Frédérick ordonnait la mise à feu. *Le temps de déclencher les appareils photographiques et l'engin avait déjà défilé devant les yeux électroniques du chronométrage situés à quatre kilomètres du départ.* L'horizon négatif impressionné, « Sliding home » devenait réalité¹, Stan Barrett avait effectivement atteint la vitesse du son au niveau du sol. Mais la confirmation officielle allait venir du ciel sidéral où trois des vingt satellites militaires qui balaient en permanence la côte ouest des États-Unis avaient enregistré à la décimale près, une vitesse de 1 190,300 km/h. La barrière du son se situant à cet endroit et à cet instant et par cette température, très exactement à 1 117,800 km/h, l'opération « Speed of Sound » (SOS) aboutissait à un succès complet. Comme le déclaraient peu après ses promoteurs : « Nous avons prouvé qu'il était possible de rouler, sans trop de risques, à une vitesse super-

1. « Sliding home », la maison glissante, expression inventée par les briseurs de record. Paul CLIFTON dans son livre *The fastest men on earth*, 1967. Publié en 1969, en France, aux Presses de la Cité.

sonique, cela nous suffit, le record avec son rituel ne nous intéresse plus. »

On pourrait légitimement s'étonner du choix d'un aérodrome pour éviter de s'envoler, ou d'un lâcher de parachutes pour stopper une course qui s'effectue au ras du sol, ou encore, dernière figure du stade, du contrôle orbital d'une performance terrestre par des satellites d'observation... En fait, la recherche d'une plus grande vélocité s'est toujours révélée celle d'une plus grande fusion/confusion des éléments et des genres. Depuis, Stan Barrett a annoncé qu'il tenterait prochainement d'atteindre les *miles miles à l'heure*, dans la banlieue de Los Angeles... le lieu des bannis redevient ainsi le glaciais, le banc d'essai de l'excès de vitesse. Mais revenons au départ, en 1899, sur la route centrale du parc agricole d'Achères où, pour la première fois, une roue motrice tourne à 600 tours/minute au contact du sol et quel sol celui d'une voie carrossable, au milieu du champ d'épandage d'une banlieue parisienne où Camille Jenatton vient de gagner son « duel de vitesse » avec le baron de Chasseloup-Laubat, en dépassant les 100 km/h, à bord d'un véhicule électrique, la « Jamais contente ».

A cette époque, *les tentatives s'effectuent toutes en sens unique sur des routes libres*, le long du canal de Nieuport à Ostende, en Belgique, sur la ligne droite d'Ablis, sur le premier *tracé officiel*, reconnu en 1902 par « l'automobile club de France », à Dourdan, sur la route nationale.

Les Américains ne disposant pas encore d'axes routiers importants, Henry Ford se verra contraint d'utiliser pour ses essais, l'*hippodrome* de Grosse Pointe à Detroit, avant de battre le record, en 1904, avec

147 km/h, sur les glaces de Lake Saint-Clair, ses ouvriers ayant préalablement recouvert de cendres la piste-miroir d'Anchor Bay...

Sur la plage d'Ormond à Daytona, en 1906, Fred Marriot franchit les 205 km/h avec un véhicule à vapeur, le « Rocket Stanley ». En 1907, le banc d'essai devient un instrument : l'autodrome, Brockland, premier du genre, en Grande-Bretagne; 1909, Indianapolis, banlieue sans cité, circuit fermé, l'anneau de la plus grande motricité boucle l'horizon. En 1910, « l'Association internationale des automobiles-clubs reconnus » enferme l'aller-retour à double-tour, en stipulant que : « Seules seraient reconnues les épreuves qui se courraient dans deux directions opposées, sur la même distance étalonnée pour le mile et le kilomètre lancé. »

Plus tard, l'autoroute répétera ce feed-back et le pilote allemand Bernd Rosemeyer se tuera en effectuant un essai sur le tronçon Francfort-Darmstadt de l'un des premiers « Reichautobahn ».

Cette soudaine négation de l'horizon objectif est aussi celle d'une quelconque arrivée au but. La quête de la vitesse pure devient la négation du trajet, la marche des chronomètres et le silencieux fonctionnement des cellules photo-électriques n'enregistrent plus qu'un projet, celui d'un aller-retour instantané. Symptomatiquement, comme pour les exécutions capitales, la fraîcheur de la nuit favorisant l'accélération, les épreuves de vitesse-limite ont toujours lieu à l'aube, le lever du soleil sert de repère à l'aurore du jour de la lumière de la vitesse. 1924, sur la nationale 20 près d'Arpajon, entre quatre heures et six heures du matin, la police interrompt le trafic.

Pris au piège, les conducteurs se transforment en spectateurs de la tentative d'Elridge : 234 km/h, dernier record sur route ouverte.

Un an plus tard, non loin de là, à Linas Monthléry, après la Grande-Bretagne et les États-Unis, la France se dote enfin de son premier autodrome permanent : *Autopolis*, cité de la motricité, agglomération de l'éternel retour qui devait initialement réunir dans l'enceinte du circuit de vitesse tous les équipements nécessaires à la recherche et au sport automobile, écoles de conduite, laboratoires et pistes d'essai, hôtels, musées, etc. L'architecture de la vitesse semble avoir un bel avenir, après les autostrades, les Italiens ne construiront-ils pas pour FIAT à Turin, une usine sous un anneau d'essai, servant de terrasse à l'édifice?

1928, sur la ligne de mire d'Ormond à Daytona Beach, le major Seagrave inaugure une procédure révélatrice en installant sur le capot de sa Golden-Arrow, un viseur télescopique doublé dans l'axe du pare-brise, d'une visée type fusil de chasse : « Après avoir installé sur la ligne de départ une lumière rouge et 20 km plus loin, sur celle de l'arrivée une seconde source lumineuse, il grimpe dans son engin puis il ajuste dans sa visée directe la lueur indiquant le départ. Bien avant d'avoir franchi le fil enregistreur, il place l'éclat de la lointaine lumière dans le viseur télescopique ¹. »

Il faudrait tenter de rapprocher cette expérience de celle du physiologiste E. J. Marey utilisant lui aussi un fusil de chasse pour ses premières « prises de vue » chronophotographiques qui permirent ne l'oublions

1. P. CLIFTON, *Ibid.*

pas, l'invention de la chambre d'enregistrement cinématographique. Avec le *véhicule téléobjectif* du major Seagrave, il ne s'agit plus d'enregistrer les séquences du vol des mouettes, il s'agit de devenir, *un rayon de soleil sur une plage*.

A l'inverse de Marey qui souhaitait fixer l'enchaînement rapide des battements d'ailes, Seagrave cherche à enchaîner au plus vite, la précipitation des repères de sa course. Dans sa ligne de mire installée sur le capot comme sur le canon d'une arme, le déchaînement de la puissance motrice provoque l'illusion d'optique d'un télescope : *là où le fusil chronophotographique enregistrait la balistique de l'oiseau, la lunette télescopique enregistre la trajectoire des balises*. L'automobile se comporte en instrument de mesure, le coureur devient un *curseur*, une concurrence s'établit soudain entre l'illumination progressive de l'horizon matinal et la perspective accélérée, la lumière de l'arrivée monte au zénith, pour l'adepte de vitesse-limite, *la course devient une chasse au soleil*.

Après avoir sacrifié successivement l'espace au temps, puis la distance de temps à la distance-vitesse, le vecteur devient la dernière dimension d'un monde qui ne s'identifie plus qu'au *désert de l'instant*. Août 1935, complètement absorbé par son pilotage à vue, aucun système ne permettant de lire le tableau de bord durant la course, Malcolm Campbell décide de faire monter sur son « Blue Bird », une caméra mobile permettant de filmer ses instruments... Plus tard encore, en 1947, son fils Donald installera un *système télémétrique* chargé de transmettre les données des indications de bord aux techniciens de son stand, *à terre...*

Guidé par son conducteur, téléguidé par ses contrôleurs, le véhicule est effectivement devenu une *chambre glissante*. Enfermé dans sa cabine pressurisée, incapable de baisser les yeux, fasciné par la venue de l'arrivée, le pilote est désormais le jouet d'une hallucination : *l'horizon sensible se rétrécissant à l'excès, il comprend que la guerre est venue, pure venue de l'arrivée de la fin*. Ainsi, au cours d'un été torride, en 1938, la lumière devint l'ennemie du record de vitesse.

Le capitaine Eyston, adversaire de John Cobb, tenant du titre, venait de dépasser les 558 km/h à Bonneville mais les chronomètres restèrent inertes : « Réfléchi par la carrosserie métallique et par l'éclatante surface du lac Salé, le rayon lumineux frappant, la cellule photo-électrique de l'arrivée ne fut pas impressionnée par le passage du bolide... pas de notation, pas d'homologation. On peignit alors " Thunderbolt " en noir afin qu'il pût s'interférer sur le rayon de la cellule ¹. »

Apparaissant comme l'effet d'un défilement, *l'optique de l'illusion locomotrice est analogue à l'illusion d'optique cinématographique*. Comble de la désertification, la fascination de l'horizon négatif équivaut à épuiser la dernière ressource de l'espace : le vide. *La volonté de puissance, c'est donc ici la volonté de densifier arbitrairement la profondeur de champ*, en mutant l'horizon objectif en « mur », en écran, pour l'inscription des effets de lumière de l'accélération. Dans cette architecture, le rétrécissement de la visée signale l'achèvement d'un chantier ; mur du son, mur de la chaleur, ainsi se bâtit impatiemment Sliding Home, l'asile de

1. P. CLIFTON, *Ibid.*

l'exil pour ceux qui couvrent l'espace de leurs tombes¹, ces « tombeurs de record » qui, non contents du désert du sol, aspirent secrètement à l'opacité, au *désert du ciel*.

La cage de vitesse se réduisant à l'excès, l'embrasement du pare-brise se referme sur l'épaisseur atmosphérique. La résistance de l'air à l'avancement provoque le durcissement du ciel, *le créneau de la course devient le rempart de la vitesse-limite, le mur de la lumière*.

Massif, translucide, le désert donne alors naissance à la dernière figure du Bunker, un singulier renversement s'opère : *le vide du sol provoque le plein du ciel*, d'un ciel dont le poli se reflète dans les silhouettes amoindries des engins.

« Pour lutter contre l'air, il faut être spécifiquement plus lourd que l'air. En locomotion aérienne comme ailleurs, on ne s'appuie que sur ce qui résiste », déclarait Nadar en 1863... Désormais, cette résistance a cessé, la conquête spatiale a soumis cette insolente rébellion des éléments et des distances de temps, l'espace est devenu totalement *dromogène*. En fait, cette *perspective aérodynamique accélérée*, cette science de l'anamorphose appliquée aux objets du déplacement remonte au début du siècle. Vingt ans avant les premiers succès de l'aérodynamisme, au commencement des années 1910, la conquête de l'air par les poids lourds ne satisfait guère l'ingénieur Henri Coanda. A l'aide d'un appareil chronophotographique des mouvements de l'air autour de corps fuselés, il s'essaye aux toutes premières figures de la carrosserie aéro-

1. Shakespeare.

dynamique et lance une « Théorie du vide » selon laquelle : il ne s'agirait plus de chercher à vaincre la résistance de l'air à l'aide d'un moteur mais *plutôt de créer devant le véhicule ou au-dessus, un vide dans lequel il se précipiterait...* Il ne suffit donc plus de lutter contre l'air en s'appuyant sur ce qui résiste, il faut faire le vide du vide atmosphérique. La soufflerie du moteur à hélice laisse place à l'aspirateur de la turbine d'un réacteur. L'aspiration au voyage aboutit à une succion, la volonté de joindre l'horizon au plus vite correspond à une profonde inspiration.

A l'atmosphère succède la dromosphère, dans l'attente de l'orbite sidérale, au cirque de l'hippodrome et au circuit de l'autodrome succède la centrifugeuse, stade pour un homme seul, témoin oculaire de l'anamorphose d'un corps de vitesse, figure péripathétique où la masse pondérale subit une série de déformations grotesques dues à la gravitation. Souvenons-nous ici du faciès du lieutenant-colonel John Stapp, premier à atteindre 1 016,888 km/h au sol, sur un traîneau à réaction, il y a près de vingt ans.

Si le monde n'est qu'un faux-semblant que le temps balaie d'un seul coup ¹, *la vitesse c'est l'air, c'est le vent du temps, un vent relatif qui balaie instantanément le désert des corps.*

« Toute surface est une *interface* entre deux milieux où il règne une activité constante sous forme

1. Shakespeare.

d'échange entre les deux substances mises en contact ¹. »

L'écran remplace le miroir. Bonneville Speedway, 10 septembre 1962, l'Infinity de Glen Leasher se désintègre, en direct devant des millions de téléspectateurs ; répercutés par les tubes cathodiques ses éclats couvriront l'Amérique...

Quelques années plus tard, installée derrière le gros plan du pare-brise de l'écran, une speakerine améliore la performance en se donnant la mort, à la vitesse des particules lumineuses de l'information télévisée. 1967, Donald Campbell trouve la mort sur le lac Coniston, en effectuant un excès de vitesse sur l'eau. Quinze ans plus tôt, comme si l'absence de profondeur du lac asséché de l'Utah ne lui suffisait plus, John Cobb disparaissait en Écosse, au fond du Loch Ness...

Apparaître, disparaître au plus vite, se projeter plus loin, avec plus d'élan, vers la mort, défi catastrophique où l'intéressé tente de mettre fin à ses jours en s'abandonnant aux performances de sa prothèse, avec la complicité d'un public qui attend visiblement le destin. Jadis, les grands hommes venaient mourir devant la mer, au seuil du large, désormais on plonge dans la chambre noire du deuil télévisé pour laisser une trace, un négatif qui vous ressuscitera en différé et parfois même, paradoxalement au ralenti... Ainsi, au cours des années soixante, la lutte au record absolu allait devenir l'enjeu d'une guerre publicitaire. La moindre tentative se soldant par une concen-

1. Définition scientifique de la notion de SURFACE.

tration de capitaux sans précédent, aucune firme automobile ne pouvait se permettre d'investir des centaines de millions sur un seul prototype, en vue d'un titre commercialement inutile, *les techniques employées relevant davantage de l'aéronautique que de l'automobile.*

Avec l'aide de grandes firmes de pneumatiques, les compagnies pétrolières allaient donc assurer le relais. Fruit d'un mixage technologiquement aberrant, les véhicules devinrent de véritables *laboratoires roulants*. Leurs pilotes n'étaient plus des amateurs fortunés, des coureurs professionnels ou des aviateurs, les nouveaux champions sortaient tous de l'American Hot Rod Association, autrement dit d'une école de sport composée de trois grandes catégories de voitures trafiquées : *altered*, *stocker* et surtout *dragster* capables d'atteindre les plus grandes allures sur 400 mètres seulement. Art Arfons, recordman de vitesse en 1965, avec 875 km/h, était lui-même un ancien champion du monde de dragster. Son « Green Monster », équipé d'un réacteur provenant d'un chasseur F.104 récupéré aux surplus, possédait l'arbre avant d'une vieille Lincoln 1937, la boîte de vitesse d'une Packard 1935 et le système de mise à feu des parachutes appartenait à un fusil de chasse calibre 12 ! Quant à son concurrent direct Graig Breedlove, « hot-rodder » également, la turbine de son « Spirit of America » provenait d'un bombardier B.47.

Fusion, confusion des genres, plate-formes publicitaires pilotées par des « gens du spectacle », à partir des années soixante-dix, si la vitesse fait toujours vendre, on peut raisonnablement se demander, oui, mais quoi

donc?... L'illimitation de puissance des turbines et autres fusées d'appoint, fait perdre tout intérêt commercial aux « firmes de pneumatiques ». Après les 600 tours / minute des pneus Michelin de l'engin de Jenatzy en 1899 et les 2 600 tours / minute des Dunlop de Campbell en 1931, en 1976, les roues qui tournent au désert entre 6 et 7 000 tours / minute sont faites d'un alliage spécial d'aluminium... Après les compagnies pétrolières et la « compagnie du gaz naturel » mécène du « Blue Flame » de Gary Gabelich, dernier tenant du titre avec 1 014 km/h, les cascadeurs professionnels, Hal Needham et Stan Barrett prendront le volant de fusées financées par la bière « Budweiser » en attendant probablement que la « brigade des stupéfiants » ne remplace l'US Air Force et qu'une marque de narcotique en vente libre, ne prenne la relève des spiritueux.

Homme-sandwich, homme-projectile, pour eux finalement, *le message c'est la vitesse de délivrance*. A la désertification aérostatique et aérodynamique des surfaces s'ajoute le désert d'un redéploiement économique : s'il fallait hier accumuler la richesse des sponsors pour acquérir et capitaliser la vitesse des records, nous assistons aujourd'hui à une reconversion, *dernière ressource postindustrielle, l'accélération excède l'accumulation*, indexée sur la « distance-vitesse » du son et de la lumière et non plus sur les anciennes « distances de temps » de la matière, la *vitesse de libération devient l'équivalent du profit*.

Le « mur du son » semble également celui de l'or et de l'argent. La référence ce n'est plus *l'étalon-matière* de la Bourse aux valeurs ou le « mètre-étalon » en platine irridié du Pavillon des Mesures, mais le

rayonnement concret de la vitesse sous-vide. Culte solaire tardif, le laser devient *l'étalon-lumière* du monde ¹.

1. Depuis l'avènement des lasers, c'est la mesure de l'une des constantes les plus fondamentales de la physique – la vitesse de la lumière – qui a bénéficié d'une amélioration spectaculaire. Des modifications du système international des unités de mesure en découleront. Voir dans *La Recherche* n° 91, 1978, un article de Patrick BOUCHARÉINE : « Le mètre, la seconde et la vitesse de la lumière ».

La conduite intérieure

« La brièveté est l'âme de l'esprit. »

Shakespeare

Le véhicule automobile n'est pas une « machine » comme les autres puisqu'il est à la fois machine stationnaire et machine véhiculaire. Stationnaire, le moteur sur son banc d'essai ou son châssis; véhiculaire, le système d'entraînement, roues ou chenilles, qui tire le véhicule sur les diverses surfaces de roulement, piste, route ou autoroute; le couple qui s'établit alors entre les roues motrices et la voie de communication entraîne la production d'effets de vitesse, artefacts spécifiques à tous véhicules se déplaçant rapidement au contact du sol ou dans sa proximité immédiate. La machine automobile n'est donc pas un simple moyen de communication, « machine

de vitesse », elle est encore le moyen de transmission de la rapidité en tant que telle. La coutume d'identifier la vitesse au mouvement de transport nous a abusés sur la nature du « mouvement du mouvement ». Comme quantité, la vitesse possède à la fois une grandeur, nombre de kilomètres parcourus dans l'heure et une direction, celle du parcours ; c'est donc bien un vecteur et, de même que l'industrie automobile produit le vecteur-véhicule, de même ce dernier fabrique et produit à son tour le vecteur-vitesse. Comme nous le rappelle la physique : « Tout mouvement peut être résumé en une proposition unique : la force et le changement de vitesses sont des vecteurs qui ont la même direction. »

Ainsi, le véhicule automobile (auto, bateau, avion) se compose-t-il de deux vecteurs : le vecteur-force motrice et le vecteur-vitesse de déplacement, conséquence et production directe du premier, mais aussi, ne l'omettons pas, du milieu ambiant et de l'élément (terrestre, marin, aérien) ou de la surface portante.

L'entraînement de l'appareil automobile de déplacement et son accélération (positive ou négative) sont donc à la fois des effets de surface et des effets d'atmosphère ou si l'on préfère, de résistance à l'avancement. La nature fonctionnelle et instrumentale des surfaces de contact de l'infrastructure (routière et autoroutière) ainsi que les formes de moindre résistance du vecteur-véhicule contribuent à faire du vecteur-vitesse la caractéristique essentielle du mouvement de déplacement automobile, plus précisément même, l'une de ses *dimensions*. En effet, la vitesse ne devient une des « dimensions » du mouvement que pour autant qu'elle puisse être conçue comme

constante au cours du temps et conservée au cours du mouvement. Or, cette grandeur constante obtenue hier (avec difficulté) par l'extrême rectification du tracé de la surface de roulement et grâce au profil des véhicules l'est actuellement par l'artifice électronique de l'ordinateur de bord, véritable programmeur de vitesse.

Après avoir innové, il y a très longtemps, dans la voirie grecque ou romaine et il y a un demi-siècle dans l'infrastructure autoroutière contribuant ainsi à affirmer, spatialement et géographiquement, l'unidirectionnalité et l'unidimensionnalité du couple vectoriel, on innove désormais dans « l'aménagement du temps de déplacement », grâce au contrôle électronique des vitesses de parcours.

De cette façon, le complexe véhiculaire composé du « petit véhicule dynamique » (auto, moto) et du « grand véhicule statique » (route, pont, tunnel...) produit l'accélération négative ou positive comme nouvelle dimension du monde ou plutôt comme renouvellement constant des dimensions de ce dernier. Sans cesse reprogrammé par l'amélioration technique du contrôle des vecteurs, ce renouvellement n'est pas seulement sensible dans le raccourcissement des distances de temps mais aussi, dans le système des apparences, dans la vision des passagers. « Machine de vitesse » et pas uniquement « machine de transport », la production du vecteur-véhicule provoque la projection d'une sorte d'illumination, le couple moteur-roues entraîne le couple voiture-routes, entre le départ et l'arrivée, le pays et ses paysages défilent comme une courroie de transmission. Cet artefact négligé comme illusion d'optique

n'est cependant pas plus illusoire que le rétrécissement de la distance de temps du parcours. On pourrait tout aussi bien considérer ce rapprochement dans le temps comme une illusion motrice puisque la distance géographique séparant le départ de l'arrivée, la distance d'espace ne varie pas plus que les paysages ne se meuvent dans la vision dromoscopique des passagers du véhicule rapide...

Nous sommes donc ici en présence d'une production dimensionnelle insoupçonnée qui s'identifie à une projection cinématique intégrale. « Automobile », le moyen de communication rapide apparaît donc également comme « audiovisuel » puisque ses passagers sont la proie d'une gnose à la fois visuelle et auditive.

Pour eux et pour eux seuls, la voiture branchée sur le réseau routier produit une énergie d'éclairement, une voyance distincte de celle du piéton. Tout entière projecteur, la machine de vitesse produit alors l'émission d'un éclairage indirect, la diffusion d'une lumière qui, pour ne pas être la vitesse de la lumière, n'en provoque pas moins la redéfinition instantanée de l'image et des dimensions spatio-temporelles du territoire parcouru.

Semblable en cela à l'amélioration électronique de la diffusion de l'image télévisée dans l'accélérateur du tube cathodique, celle de la vision de l'automobiliste n'est pas un élément accessoire du confort subliminal du voyage mais l'un de ses axes principaux, que l'ouverture plus ou moins panoramique du pare-brise et des glaces latérales ne peut seule contribuer à améliorer.

« Voyeurs-voyageurs », le pilote et ses passagers

se retrouvent dans une situation spectaculaire qui provient du caractère synoptique de leur déplacement. *Handicapés-moteurs* asservis à une prothèse locomotrice, ils sont encore l'un comme l'autre des *handicapés-voyeurs* soumis à la fascination d'une représentation du monde où le moyen de communication automobile participe (directement ou indirectement) à l'ensemble des divers « moyens de transmission » et pas uniquement à celui des moyens de transport. En fait, *l'avenir de l'entreprise automobile passe par le progrès de l'entreprise des apparences*, c'est-à-dire par le raccordement et la fusion des médias audiovisuel et automobile formant ainsi une interconnexion technologiquement fondée sur le primat de l'information sur le transport.

Style d'expérimentation ou style de réalisation, la connaissance scientifique et technique subit la pression politique et culturelle des différentes époques de l'histoire¹. En fait, ce que l'on nomme « style » n'est probablement que le *genre* (scientifique) ou le *mode* (technique) d'une période du savoir...

L'électronique n'échappe pas à la règle, il suffit d'en déchiffrer les origines stratégiques.

1. Il suffit de considérer l'influence historique de l'arsenal sur le développement des sciences et l'importance accrue des crédits militaires dans la recherche scientifique contemporaine, ainsi que la notion même de « retombées » civiles des techniques de guerre.

Jadis, avec le pouvoir de l'écriture et compte tenu du peu de données disponibles, l'accent était mis sur le transport des informations. Transport métabolique (coureur, cheval, pigeon...) ou transport technique (signaux, char, navire...). Le pouvoir du pontife (étymologiquement, celui qui capte et oriente les énergies) s'identifiait d'abord au *pouvoir-mouvoir* (promouvoir). Son palais fonctionnait alors comme une « centrale d'inertie » de l'information du pays. Le pouvoir politique et policier, en tant que *pouvoir-savoir* résultait donc directement des capacités de prélèvement des données par une caste privilégiée de messagers (conducteur de chars, coureur fieffé, cavalier...) capable de soutirer l'information jusqu'aux contrées les plus lointaines, « renseignements généraux » préalables au prélèvement de l'impôt et donc, indirectement, au contrôle stratégique et économique du pays.

La valeur d'un message s'identifiant à la vitesse de sa délivrance, on imagine aisément l'importance de ce « service du courrier » (cette *cursus publicus* romaine dont le responsable suprême pouvait accéder à la pourpre impériale).

On se souvient encore du privilège de la féodalité puis de la noblesse et du grand capital, de posséder un pigeonnier, système rapide de transmission du courrier. Après le système statique des signaux

optiques de l'antiquité et les progrès de la télégraphie, c'est soudain la révolution des transports. Le train succède à la malle-poste. En fait, cette révolution des moyens de déplacement n'est que l'aboutissement logistique de l'effort de plusieurs millénaires, efforts qui consistaient à mettre principalement l'accent sur les capacités d'emport et de transport (fluvial, maritime, terrestre) pour asseoir la puissance économique et stratégique des divers pouvoirs dominants, l'information ne bénéficiant que très secondairement des retombées de l'évolution technologique des moyens de transport (galères, puis voiliers, chars et relais de cavaliers, diligences et relais de poste, systèmes télégraphique et ferroviaire...). Il faut d'ailleurs considérer qu'à cette époque de l'histoire, la puissance publique reposait sur la force physique de l'infanterie ainsi que sur la force de pénétration de la cavalerie, aucune technique avancée ne supplantant totalement sur terre, malgré l'artillerie, cette force métabolique des corps mobilisés (de César à Napoléon, l'étalon de vitesse est toujours celui du cheval de relais).

Véritable *révolution culturelle* de l'Occident moderne, la révolution des transports introduit de fait à la « révolution de l'information ». Avec la prolifération industriellement permise des moyens de communication (train, automobile, avion, radio, téléphone, T.V...) le pouvoir de l'information s'accroît au rythme même de l'information du pouvoir. C'est l'ère des premières « agences de presse » mais aussi celle du développement scientifique et international de la police, c'est-à-dire des « services de renseignements » (civil/militaire).

L'informatique et la télématique ne feront que parachever un cycle ébauché un siècle plus tôt avec la télégraphie et le ferroviaire.

On assiste alors à un phénomène de « désanimalisation » suivi d'un phénomène de « dématérialisation » : non seulement l'animal (de bât, de trait, de course...) disparaît au profit de la machine, mais le véhicule technique de transmission tend à disparaître à son tour au bénéfice du message émis et pour finir, de l'instantanéité d'un signal radio, d'un signal radar... Sous-produit de la machine à vapeur et malgré le moteur électrique, l'automobile attendra la moitié du XX^e siècle pour participer à la « révolution de l'information » avec la radio et le téléphone de bord et les timides débuts de la T.V. embarquée... Depuis ses origines mécaniques et thermodynamiques (Cugnot) et compte tenu de la très vive concurrence du chemin de fer et de l'aviation commerciale, il faut le constater : avec l'automobile, le principe de l'autonomie du transport n'a cessé de masquer celui de l'information du transport.

Avec l'électronique, c'est cette période qui s'achève actuellement.

II

Devant l'inflation croissante des nouveaux moyens de communication et de transmission à distance, nous assistons à un spectaculaire renversement : l'information automobile domine désormais

l'attrait du transport autonome, sans pour autant le supprimer. Précisons cependant qu'il s'agit ici d'une information spécifique au moyen de transport indiqué qui ne saurait répéter ni totalement reproduire celle des autres mass-médias. En fait, il existe deux sortes de « moyens de communication de masse » : *l'audio-visuel* (presse, radio, T.V., informatique, téléphone...) et *l'automobile* (les moyens de transport et de déplacement terrestres, aériens, maritimes...)

Chacun d'eux véhicule en effet un contenu informatif spécifique, un type d'information lié à sa nature même. Vecteur de transmission ou véhicule de transport, tous deux possèdent la propriété de modifier le contenu intrinsèque des « messages » : messages transmis (radio, T.V., téléphone...) ou transmission du voyage (train, auto, avion...).

Le parcours (voyage) est un discours (message) puisqu'il s'agit toujours, dans l'un comme l'autre cas, de véhiculer du sens, dans un sens (aller) comme dans l'autre (retour).

Discours-parcours, feed-back du trajet, l'histoire de la médiation audiovisuelle et automobile nous renvoie à la problématique de l'information directe ou indirecte.

Toute innovation technologique concernant les vecteurs ou les véhicules doit donc faire retour à cette « logique informatique », autrement dit : à la logique du sens (objet/sujet) ainsi qu'à la logistique du sens (trajet), moins que tout autre, l'électronique ne saurait échapper à la règle.

Souvenons-nous, en effet, que chaque *chose* (objet/sujet) est à la fois : espace, temps, matière, formation de sens et information du milieu et qu'en

ce qui concerne plus précisément le temps, essentiel dans l'exemple de l'aller-retour (automobile) ou du feed-back (audiovisuel), la relativité nous enseigne que le temps est contracté dans la matière et qu'un mouvement violent accroît la densité de cette dernière tout en dilatant le temps.

Même si cette propriété physique ne se vérifie spectaculairement que dans la violence extrême des hautes vitesses de déplacement du transport aérien et spatial, il n'est cependant pas inutile de remarquer que le message (contenu informatif) ce n'est pas exactement le massage (véhicule) mais le vecteur, c'est-à-dire, le mouvement du mouvement, la vitesse du moyen de communication.

Finalement, que cette accélération soit celle de la transmission télématique des données (milliseconde, bit-seconde) ou du transport supersonique des personnes (km/h ou mach), peu importe, puisque comme nous l'avons vu précédemment, la vitesse c'est le message, le dernier message du mouvement, il convient d'analyser la nature cinématique de l'information transmise, et ceci quelles que soient les performances véhiculaires (subsonique ou supersonique) des appareils ou instruments de transmission (audiovisuel ou automobile).

Même si les effets de réel les plus spectaculaires sont actuellement réservés aux instruments sophistiqués, il n'en reste pas moins que chaque véhicule possède la propriété vectorielle de transmuier par sa vitesse, la réalité objective des parcours ainsi que le contenu informatif, la signification même des discours.

L'information directe est le résultat immédiat des sens, de la vue, de l'ouïe, de l'odorat et du toucher ainsi que de ce *sens musculaire*, c'est-à-dire, des capacités de *motilité* sur place et de *mobilité* dans l'espace de ce « corps propre » qui est, ne l'oublions pas, notre tout premier moyen de locomotion.

Constatons encore que les propriétés physiologiques et les facultés psychologiques de nos cinq sens résultent des organes de vision, d'audition, d'olfaction ou de gustation mais encore et surtout, du geste de déplacement ou changement de position de l'organe et du corps dans l'espace-temps. Pédagogie péripathétique des itinéraires et parcours du corps, exercices psycho et sensori-moteurs, voyage initiatique et formateur, le déplacement est l'impératif d'urgence de l'acquisition d'informations. La gestualité du « sport du transport » (physique) est la condition même de la formation du jugement, avant, bien avant, les médiations langagières ou scripturaires (voir la fonction de communication préverbale du mime et de la danse). L'information indirecte (ou médiatisée) outre la langue et l'écriture, bases reconnues de toute communication sociale développée, c'est évidemment celle de la littérature et de la presse (écrite ou parlée) ainsi que celle iconique de l'image (graphique, picturale, géométrique...) fixe puis animée, effet cinématique qui reproduit indirectement, c'est-à-dire,

mécaniquement, électriquement ou électroniquement, « l'effet de réel » du déplacement, autrement dit, l'information directe du voyage. Dans l'exemple cinématographique d'origine, l'agent de « prise de vue » et de « prise de son » se comporte effectivement comme l'auxiliaire du spectateur, le cameraman est le voyeur-voyageur, le corps expéditionnaire du voyeur-sédentaire des salles obscures. On le constate donc une fois de plus, le caractère foncièrement cinématique des données du jugement est au centre de la problématique informatique : dans le cas de l'information immédiate, il s'agit seulement des organes locomoteurs du sujet, alors que dans l'exemple de l'information médiatisée, il s'agit cette fois des organes moteurs (électrique, électronique) de l'objet.

Naturelle ou artificielle, la locomotion introduit à la notion de vecteur de défilement de l'image, images du pays traversé ou images cinématographiques du film contemplé sur l'écran, à la fois cadre de « prise de vue » et encadrement du « point de vue » du spectateur ou du téléspectateur, semblable en tout point à celui du pare-brise automobile.

En fait, la vitesse est le commun dénominateur de l'information directe et indirecte.

Dans le cas de la « locomotion métabolique » (ou animale) c'est la vitalité du sujet du mouvement qui lui permet de s'informer valablement (être vivant c'est être vif, autrement dit : être-vitesse). Dans l'exemple de la « locomotion technique », c'est la vitesse de l'objet moteur qui transmet le contenu informatif, la signification du défilement des séquences, c'est-à-dire, l'enchaînement sémantique du sens.

Ainsi, vitesse métabolique et vitesse technologique constituent-elles les vecteurs du « message » ; l'information s'avérant le produit final (terminal) d'une sorte particulière d'éclairement du réel (vitesse de la lumière et lumière de la vitesse) comme pour l'illumination intensive, l'accroissement de la vitesse de déplacement équivaut à l'assombrissement du sens. En effet, de même que « l'excès de lumière » provoque l'éblouissement et que d'autre part, la superposition d'intensités lumineuses croissantes aboutit à l'obscurité, « l'excès de vitesse » équivaut à une perte progressive du contenu informatif, de sa valeur. Si jadis, nous l'avons vu, la valeur du message transmis résultait de la rapidité de sa délivrance, aujourd'hui, l'instantanéité cumulative tend à délivrer le message de sa valeur ou du moins, à en accélérer l'obsolescence. Ce que l'on peut vérifier aisément avec l'information boursière ou de l'espionnage militaire, se vérifie malheureusement aussi, au niveau du contenu informatif des pays et paysages parcourus, d'où l'en-nui et le stress.

A l'aller comme au retour, le bénéfice du temps gagné se compte au débit de la valeur de l'espace du voyage. La rapidité des trajets automobiles ne s'acquérant qu'au détriment de la signification des lieux, c'est-à-dire au détriment de l'information directe des voyageurs, le véhicule automoteur se comporte finalement comme n'importe quel « média audiovisuel » en transmettant un contenu informatif relativisé par sa vitesse même. Exigeant encore le dégagement en profondeur de son champ et de ses abords immédiats, le « média automobile » contribue d'autre part à accé-

lérer l'appauvrissement du milieu (piste, route, autoroute ou circuit spécialisé).

La pauvreté informative du discours illustrant l'uniformité unidirectionnelle du parcours (infrastructure des trajets), on peut en conclure aisément que la constante de l'accélération équivaut à la fusion des moyens de communication, au mixte de l'audio-visuel et de l'automobile, c'est-à-dire à la génération spontanée d'un nouvel engin ou plutôt, d'un tout dernier véhicule.

IV

Du déplacement au transfert, du transport à l'émission, on assiste depuis peu, avec l'électronique, non plus comme précédemment à une simple association des composants mais à une indifférenciation des genres. Appliquée au fonctionnement du propulseur du véhicule comme à l'émetteur, l'électro-nisation introduit une véritable mutation technologique. S'il existait une différence radicale entre le pigeon et le manuscrit et s'il subsistait une distinction certaine entre le poste à galène et l'automobile, cette différence est en train de disparaître totalement. Le meilleur exemple de ce mixage émission/propulsion c'est sans doute le simulateur de bord de l'aviation militaire américaine, capable de simuler non seulement des mouvements simples, type atterrissage, décollage ou avaries diverses (comme dans le simulateur de l'aviation commerciale ou privée), mais des

évolutions de la plus grande complexité, comme celles de la chasse par exemple.

Remarquons que ces simulateurs d'entraînement au sol sont maintenant embarqués : l'appareil gros porteur Galaxy possède ainsi deux postes de pilotage couplés, le poste traditionnel de pilotage dans l'espace aérien qui guide le trajet du jet et le poste de pilotage de la structure et des organes de l'appareil en vol. Ce « co-pilote » un peu particulier observe non plus le ciel mais des moniteurs, des écrans qui lui indiquent, en permanence, les effets du vol sur la voilure, les déformations et autres perturbations techniques affectant la cellule, les circuits ou le fonctionnement des réacteurs.

En l'absence de défaillances réelles, ce « pilote d'essai » simule des accidents, des pannes ; pour tester ses capacités de réaction, il défie en vol l'univers technologique de l'objet, comme les autres pilotes de l'engin, les conditions atmosphériques de son trajet.

Il y a quelques années seulement le pilote assurait seul ce contrôle à vue en observant attentivement les voyants et autres indicateurs de défaillances, sur son tableau de bord. Désormais, le gigantisme et la complexité croissante de l'engin contribuent à réaliser un transfert de responsabilités du conducteur au simulateur (que ce dernier soit une centrale d'inertie ou un expert humain, peu importe finalement puisque le résultat est identique). Le Galaxy est à la fois « guidé » par ses conducteurs de vol et « télé-guidé » par son simulateur d'effet en vol. Ce dernier acquérant un pouvoir de plus en plus considérable (voir à ce sujet le premier vol du Himat de Rockwell en juillet 1979) au détriment des premiers, on ne peut

que vérifier une fois de plus que l'information indirecte supplante, dans tous les domaines, l'information directe, ce qui d'ailleurs, professionnellement, est confirmé : puisque les heures de simulateur sont désormais comptabilisées comme heures de vol...

A côté de la dimension strictement « policière » de la conduite de l'appareil, c'est-à-dire du contrôle du vol, la dimension purement « ludique » du jeu électronique trouve ici sa toute première validation officielle. Des raisons économiques viennent conforter cette analyse : d'une part le coût des appareils et du carburant justifie pleinement la validation des heures de simulation comme heures de vol réel, mais aussi et surtout, on assiste à la dissociation du tarif et de la distance effectivement parcourus (voir ici la fameuse déréglementation : hier c'était les télécommunications, aujourd'hui c'est l'aviation internationale...). Comme l'explique le nouvel économiste Gary Becker : « La seule chose qui évolue finalement, c'est le prix du Temps. »

Celui de l'espace ne cessant d'être dévalué, nous constatons une dernière fois que le message ce n'est plus le mouvement du véhicule mais bien, comme nous l'avons indiqué, le mouvement du mouvement, autrement dit, le vecteur-vitesse.

On comprend mieux ainsi la fusion des divers moyens de communication et de télécommunication, l'indifférenciation progressive du transfert et du transport à distance : l'étalon de la valeur du message comme du voyage ce n'est plus la spécificité technique de la machine audiovisuelle ou automobile, c'est la célérité et l'intensité du transit (voir à ce sujet pour les réseaux de transmission, la notion de « commu-

tation de paquets » ou celle de « protocole d'accès »), la toute récente fusion/confusion de l'informatique et de la télématique permet d'en mesurer toute l'importance théorique et pratique.

V

Puisque le « message » ce n'est plus le mouvement autonome d'un véhicule, mais le mouvement du mouvement, le vecteur, peu importe ce qui est déplacé (objet) ou transmis (données, images), seul compte désormais le pouvoir vectoriel du transfert. La spécificité essentielle de l'électronique, c'est d'être aujourd'hui l'utilisation la plus performante du vecteur-vitesse.

Observons maintenant la sophistication de l'aviation de chasse moderne : asservi à l'appareil, incarcéré dans les circuits fermés de l'électronique, le pilote de combat est un handicapé-moteur. Lorsqu'il agit et oriente le manche de l'appareil, des capteurs mesurent son déplacement et le transforment en signal ; ce signal d'origine est envoyé dans un calculateur qui reçoit également des informations en provenance de gyromètres et d'accéléromètres. L'ordinateur de la centrale d'inertie réalise alors le mixage des différents signaux puis élabore un signal de sortie, de telle sorte que le mouvement futur de l'appareil corresponde à la loi de pilotage recherchée.

Les servo-commandes étant analogiques, l'élaboration de ces lois d'asservissement aboutit à don-

ner au pilote le sentiment que sa machine aérodynamiquement instable par son centrage est stable, homogène et facile à manœuvrer. Les nécessités stratégiques ne cessant d'exiger l'accroissement des performances motrices de l'engin, la distorsion entre réalité et fiction ne cesse elle-même d'augmenter, aboutissant à l'abandon définitif des systèmes mécaniques de transmission, au profit de relais électroniques.

Moyen de pénétration à distance, le moyen de transport autonome devient alors celui d'une transmutation des espèces. C'est d'ailleurs ce que confirment encore les recherches sur les engins télé-pilotés (RPV pour Remotely piloted vehicles) et surtout celles concernant le futur chasseur à haute manœuvrabilité (Highly manœuvrable aircraft technology) où le contrôle de portance devrait être assuré intégralement ou presque par l'électronique, les plans de voilure perdant leur utilité d'appui et de sustentation pour participer à la directivité du trajet du vol (la géométrie variable ayant esquissé cette technologie), l'avion fondamentalement instable, évoluant à grande vitesse, en décrochage constant (altitude et direction) et donc en rééquilibrage permanent.

Même si cette technique de pointe est encore expérimentale, elle n'en désigne pas moins l'avenir de l'électronique véhiculaire. Avec ce Himat, l'électronique supporte le véhicule au même titre que la puissance de son propulseur. Si l'avion de combat futur (ACF) est soutenu dans l'espace par la vitesse d'éjection de sa tuyère, il l'est également, non plus par les plans fixes de la voilure, mais par une centrale inertielle d'une très grande complexité assurant à elle

seule le rééquilibrage de l'engin à partir des capteurs répartis sur la peau de l'appareil. Ces éléments interchangeables possédant une flexibilité contrôlée (à la manière de l'enveloppe vibratoire des dauphins).

En fait, le feed-back instantané des données du vol réalise le support immatériel d'un appareil pratiquement dépourvu de plan de sustentation. Cette instabilité programmée ou plutôt, cet accident constamment différé du décrochage effectif permettant une manœuvrabilité inégalée aux hautes vitesses d'évolution de la chasse supersonique, le couplage de la vitesse d'éjection du réacteur et de la vitesse d'information de la centrale d'inertie permettent enfin de réaliser un contrôle télématique de portance, totalement libéré de celui, mécanique, de la cellule aéroplane traditionnelle (ailes, fuselage, plan de dérive, ailerons et stabilisateurs...).

Si l'informatique a disparu dans la télématique, c'est-à-dire dans l'instantanéité de sa transmission à distance (réseaux de satellites de télécommunication), on remarque ici qu'elle disparaît aussi dans un objet restreint. La fin des grandes *distances de temps* n'épuise pas seulement le sens, la dimension géographique du monde, mais encore la dimension technique de l'engin, sa configuration même.

Après la *distance-vitesse* (milliseconde, mach...), le corps de l'appareil locomoteur subit une pression analogue à celle du corps territorial : l'objet technique subit une déformation inhérente à la rapidité du transfert de l'information. La vitesse de la transmission des données agissant finalement de la même façon que la résistance de l'air à l'avancement sur la forme de l'appareil, on assiste à une conjonction de la

télématique et de l'aérodynamique, au point que l'on pourrait nommer ce type de véhicule non plus « super » ou « hypersonique » mais téléodynamique, la vitesse de l'information étant infiniment plus proche de celle de la lumière que de celle du son. En effet, de même que la télévision résulte de la télévitesse de particules lumineuses accélérées par le tube cathodique du récepteur, de même, l'aperçu que nous avons de la forme actuelle de l'engin supersonique n'est guère plus qu'un hologramme résultant de la dynamique excessive de l'information, autrement dit, des capacités de la téléodynamique informative.

Même si les recherches sur l'électronique de la voiture future ne participent pas nécessairement de cette haute technologie de l'aviation, il n'en demeure pas moins que les études sur l'aérodynamique de l'effet de sol présentent bien des points de comparaison avec cette perspective de mutation du véhicule (rappelez ici le principe des profils de portance et de déportance des voitures de formule 1). De plus en plus, en effet, on met à contribution le rapport *support* (pneus, ventre du véhicule) *surface* (trajectoire, piste...) et l'on tend à assimiler l'espace entre le mobile et le sol, à un moteur, à une tuyère où s'engouffre le « vent relatif » (vent de vitesse, vent météorologique ou vent artificiel d'une soufflerie...) c'est-à-dire, une fois encore, à conjuguer en les accouplant, deux éléments précédemment distincts, non plus par un simple aménagement du chemin (de terre, de bitume ou de fer), mais par : *la mutation technique de l'interface*.

La fusion/confusion du mobile et de l'immobile aboutissant ainsi à une toute nouvelle économie du trajet de l'objet.

Considérons chronologiquement le champ d'évolution des techniques de transmission (commande et assistance), depuis les procédures mécaniques, puis électromécaniques, électromagnétiques, jusqu'aux actuels microprocesseurs. Qu'observons-nous?

Une miniaturisation croissante des éléments et des processus, autrement dit, une tendance statistique certaine à la disparition à vue, à l'escamotage de l'appareillage, voire de l'appareil...

En lui-même, ce mouvement est extrêmement informatif de l'évolution récente des technologies et surtout de l'électronique. Nous l'avons vu précédemment, si la vitesse de déplacement terrestre provoque l'appauvrissement des lieux de déplacement (pistes, routes, autoroutes ou autodromes) en aplanissant et en uniformisant le trajet, et si d'autre part, les hautes vitesses du transport aérien aboutissent à l'apurement de plus en plus excessif de l'aérodynamique des véhicules, nous le constatons : l'instantanéité du transfert de l'information aboutit aussi à l'extrême miniaturisation des composants et finalement, à la soudaine disparition de l'objet technique lui-même. Or, remarquons-le, ce *seuil de vision* intéresse directement, et l'usage, et l'attrait de l'instrument ou de l'appareil. Au-delà d'un certain seuil critique, l'objet technique s'intègre à un nouvel ensemble, à un nouvel appareil

qui devient à son tour l'instrument de l'acquéreur ou de l'utilisateur, sa cible d'intérêt.

Il ne s'agit pas ici de simple marketing, l'entreprise des apparences ne concerne pas seulement l'acquisition de l'instrument mais aussi et surtout l'usage, l'utilité même de l'objet technique (vecteur ou véhicule) c'est la raison pour laquelle il semble essentiel avec l'électronique d'envisager avec rigueur la nature de l'affichage (numérique, analogique, image...). En effet, plus la miniaturisation s'accroît et plus la visualisation devient importante, à la limite, on pourrait prophétiser sans risque que l'électronique disparaîtra probablement dans l'opto-électronique, comme l'informatique est en train de disparaître dans la télématique, c'est-à-dire, dans l'écran du terminal de l'affichage à distance.

Nous le vérifions donc, une fois de plus, le mixage est partie intégrante des techniques de pointe, peut-être même que la technologie contemporaine n'est qu'une forme particulière de la fusion et de la fission (des matériaux, des espèces, des disciplines...), autrement dit, une figure cachée de la catastrophe et de l'accident promoteur. Aspect de la crise des dimensions, la miniaturisation semble finalement l'un des axes du développement scientifique et technique, mais là encore nous assistons à une accélération des procédures d'escamotage à vue. En effet, si jadis tout objet technique subissait une diminution progressive de sa taille, celle-ci s'étendait sur de longues périodes de temps. Aujourd'hui, la volonté de pratiquer le désencombrement, l'allègement des composants, aboutit à une dépression accélérée des formes et des volumes, l'objet technique ne doit plus seulement

résulter des impératifs d'usage (performances motrice, économique...), il doit s'inscrire dans une séquence de miniaturisation qui est à la technologie de la production, ce que l'obsolescence est à l'économie de la consommation. Sa dissolution finale dans un nouvel ensemble étant l'équivalent de ce que furent à leurs débuts, les recherches sur l'aérodynamisme, la « forme de moindre résistance » ne l'est plus uniquement à l'air, au vent relatif, elle l'est d'abord à l'espace-temps du développement technologiste qui doit aboutir à l'absence de l'élément évolué.

Remarquons-le bien : si l'informatique disparaît dans la télématique c'est parce que l'ordinateur géant s'est lui-même dissout dans la puce du micro-processeur... De même, si l'électronique tend à s'estomper dans l'« opto-électronique », c'est parce que la réalité de l'objet perd son sens, sa valeur, au profit momentanément des séquences de sa représentation.

On peut actuellement vérifier ces assertions avec le programme américain de recherche sur l'avion invisible : le *Stealthy*. Ici, les études pour l'aérodynamisme de la cellule de l'engin ne visent plus à améliorer le coefficient de pénétration dans l'atmosphère mais à favoriser une plus grande dissimulation à la reconnaissance des radars ¹. La silhouette de l'appareil ne résulte plus seulement de la vitesse de propulsion et de l'instantanéité des capteurs de susten-

1. Le *Stealthy* (Furtif) doit sa caractéristique unique au monde, semble-t-il, à la fois à son dessin qui évite les angles, notamment ceux des réacteurs qui accrochent les rayons du radar, à un bouclier qui dissimule les rayons infrarouges des gaz d'échappement et à un enduit spécial, le SIRMPPF qui recouvre l'appareil et absorbe les rayons des radars au lieu de les renvoyer et de trahir ainsi sa présence.

tation (comme dans le Himat) mais encore de la vitesse de détection des ondes radars...

La configuration du supersonique est donc le fruit d'une double performance dromologique : celle de la rapidité du *réacteur* et celle de la célérité du *détecteur*, d'où l'invisibilité relative de l'engin recherché. Tout ceci, pour renforcer le caractère stratégique d'un espace aérien tendanciuellement dévalué par sa trop grande transparence¹, au profit d'un espace sous-marin opaque et donc *dissuasif*.

Ainsi, à l'esthétique de l'apparition d'une image stable, *présente par sa statique même*, succède l'esthétique de la disparition d'une image, *présente par sa fuite...*

1. Du fait des satellites d'observation et autres moyens de *télédétection*.

Cinquième partie

Politique de la disparition

« Il faut toujours se voir pour la dernière fois. »

Pascal Jardin

Si hier, le premier acte politique consistait à *faire apparaître* la forme de la Cité, en même temps que la figure de la citoyenneté, d'où l'intérêt, le sens même des rites de fondation et des rites d'autochtonie dans l'espace civique antique¹, il semble bien que nous assistions aujourd'hui aux prémices d'un renversement fondamental : non plus former des citoyens « autochtones » avec des étrangers issus d'un quelconque synécisme, comme c'était le cas dans la cité athénienne, mais, à l'inverse, *faire disparaître* la citoyenneté en transformant en « étrangers de l'in-

1. N. LORAUX, « L'autochtonie athénienne, le mythe dans l'espace civique », *Annales*, janvier-février 1979.

térieur » les résidents, intouchables d'un nouveau genre, dans un État transpolitique et anational où les vivants ne seraient plus que des « morts vivants » en sursis permanent.

La cérémonie des « folles de Mai » fait donc écho à celle des rites antiques puisqu'elle vise à *faire réapparaître* les disparus d'Argentine, en soutenant par la présence des femmes sur la place de Mai à Buenos Aires, la présence politique des hommes absents. Si l'agora ou le forum circonscrivaient une *scène* pour la liturgie, pour les actes du peuple, la place de Mai ne délimite plus qu'un *écran* pour la projection d'un théâtre d'ombres où les véritables acteurs ont effectivement disparu. Au journal mural d'une Nation condamnée au silence politique, succède donc logiquement la procession d'une population vouée à l'absence. En effet, si l'*étoile jaune* faisait surgir le juif de la foule anonyme, le *foulard blanc* que portent les folles de la place de Mai évoque le refus du travail de deuil, la négation du veuvage. Au signe d'appartenance succède le signalement des disparus, la déclaration d'absence. L'inversion semble donc radicale : si l'État politique prescrivait un droit de cité ou une identité nationale, l'État transpolitique implique à contrario, une perte d'identification, le discrédit progressif de toute citoyenneté de droit. « *Où sont les disparus?...* » le slogan des femmes et des mères de la place de Mai signale une innovation, l'invention d'une nouvelle économie de la mise à l'écart où les prisons et les camps de détention seraient eux-mêmes en voie de disparition...

Dernière forme de la « Nation », l'extermination aurait ainsi exterminé le camp, c'est-à-dire le principe foncière-

ment politique de sa limitation. S'étendant à l'ensemble du vivant, l'État transpolitique réaliserait comme le redoutaient les stratèges de la guerre politique, une décharge complète¹ où l'invisible *police* d'une inquisition généralisée succéderait à la *polis* visible d'une population de droit. Comme le déclarait récemment le chancelier ouest-allemand : « *La valeur suprême ce n'est plus la Nation, c'est la paix.* » Cette phrase traduit parfaitement l'au-delà du politique, la décharge civique. *La paix tend à remplacer la Nation*, l'état de paix totale succède à l'État national, d'où l'importance accrue de la notion de « sécurité » au-delà du principe de « défense », trop impliqué dans l'ancien État, géographiquement limité. Puisque désormais, la volonté de la puissance publique consiste moins à assurer la pérennité d'une Nation par la défense ou l'extension de ses frontières qu'à assurer perpétuellement la paix, la réalité politiquement déclarée de « l'ennemi » disparaît à son tour, au profit de l'indétermination de « menaces » constamment renouvelées. Selon l'expression d'un président américain : « Les États-Unis sont la Nation la plus puissante du monde, mais une Nation dont la nature est nouvelle puisque sa puissance n'est pas impérialiste et que les conquêtes territoriales ne l'intéressent nullement. Ce qu'elle propose, c'est seulement un mode de vie, ce qu'elle veut, c'est que les autres Nations puissent l'étudier et l'adopter. » (Richard Nixon.)

Ce mode de vie, nous l'avons compris, c'est : *la pacification remplaçant la nationalisation, l'ultime citoyen*

1. Pour Clausewitz, l'État politique est « un milieu non conducteur qui empêche la décharge complète... ». Cf. *De la guerre*, Éditions de Minuit, p. 871.

devenant moins actif que passif, l'ennemi de la constitution est désormais moins un « ennemi intérieur » de l'État national qu'une « menace » pour la paix civile, un danger pour la *constitution de pacification interne*. Dans cette sorte de lutte de classes opposant presque exclusivement les « militaires » aux « civils », où le guerrier se mue en policier, on devine que *l'extermination comme forme supérieure de l'État de pacification exterminera la mort, c'est-à-dire la délimitation de la vie transpolitique*, par l'incertitude menaçante d'une soudaine disparition, l'innovation d'un sujet « mort-vivant », non plus du type de l'ilote spartiate ou de l'esclave romain, mais d'un dernier genre de « zombie » peuplant les limbes d'une vie publique avilie.

Le sous-continent latino-américain semble donc devenu un immense laboratoire où les populations cobayes servent à expérimenter des procédures transpolitiques pour une « classe militaire » dispensée de combattre l'adversaire étranger par la géopolitique des zones d'influence; incapables par ailleurs de participer à la dissuasion nucléaire et aux développements de nouveaux armements, les armées d'Amérique latine poursuivent indéfiniment la sophistication de la guerre psychologique en innovant sans cesse de nouvelles menaces, de nouvelles oppositions pour perfectionner leur liquidation. Après avoir abandonné à la demande du Pentagone le *principe de l'adversité externe*, principe de légitimation de la puissance « militaire », on invente n'importe quelles variantes de risques ou de dangers, l'essentiel étant seulement de réactiver le *principe de l'adversité interne*, principe policier par excellence...

Ainsi, des pays entiers deviennent progressive-

ment des lieux d'extermination sociale, champs de manœuvres pour des forces armées incapables de franchir leurs frontières, forme insidieuse de coalition « militaro-policière » comparable à l'Interpol, *conjuraison interarmées* pour sacrifier la puissance civique et politique des peuples, où au lieu de se sacrifier pour le salut de la Nation, on sacrifie sa propre population au nom d'un état de passivité généralisé... déjà, lors de la *guerre totale*, guerre aux civils plus qu'aux forces armées (souvenons-nous du décompte comparatif des victimes civiles et militaires) on avait franchi une limite, celle du « champ de bataille », pour entrer dans l'extermination massive des populations adverses. Dans la *paix totale* (latino-américaine), on poursuit la même logique, mais en intériorisant les procédures, ce n'est plus au nom de la *guerre-à-outrance* que l'on sacrifie les populations civiles ennemies et que l'on accepte le sacrifice des siennes par l'adversaire, cette fois, c'est au nom de la *paix-à-outrance* (la sécurité nationale) que l'on décide de sacrifier soi-même une part croissante de sa population. Avec la dissuasion atomique les militaires ne déclarent plus la guerre qu'aux civils, *tout ce qui n'est pas directement engagé dans l'armée devient une menace potentielle pour la stabilité interne de l'État*, d'où la proposition récente d'une extension de la convention de 1948 sur le génocide, à cet « état de guerre interne », au-delà de la guerre civile, permettant à l'ONU d'intervenir contre des forces de l'ordre pratiquant l'élimination systématique de leur population nationale, comme ce fut le cas au Cambodge, comme c'est encore le cas au San Salvador aujourd'hui. Remarquons-le, la suppression brutale du pouvoir politique civil n'est,

dans le coup d'État latino-américain, que le premier stade (*sic*) d'une décharge de toute instance civile, de toute opposition, voire de toute hésitation à la collaboration policière, puisque comme l'écrivait en 1977, l'un des seigneurs de la guerre intérieure, chef de la zone stratégique 232, dans la province de Misiones en Argentine : « *Le soutien de la population doit être total, c'est pourquoi nous éliminerons les neutres et jusqu'aux indifférents car personne ne doit être " absent " de cette lutte.* » D'où le caractère foncièrement utopique d'une pacification publique incapable de trouver un terme, de mettre un frein politique, puisque : « *La lutte menée ne reconnaît aucune limite, ni morale ni naturelle, elle se situe par-delà le bien et le mal.* » (Lieutenant-colonel Pascarelli.) On comprend mieux maintenant le principe de la « décharge complète » annoncée par Clausewitz : au-delà du politique, il est totalement illusoire d'espérer un terme à l'extermination. Le glissement progressif de l'ennemi réel à la menace et au suspect potentiel implique de fait, une perpétuelle reconduction des fins dernières, une perpétuation de l'élimination : des personnes âgées se souvenant du passé, des adolescents connaissant les mœurs et la langue du pays, mémoire collective abusive pour les nouveaux *maîtres du Temps*, comme l'Angkar cambodgien déclarant à propos de la population khmer d'âge mûr : « *Les conserver en vie ne nous apporte rien, les laisser mourir ne nous retire rien.* » D'où l'avènement, au-delà de la régulation *biopolitique* traditionnelle, d'une dérégulation *transpolitique*, la fiction d'un « état de pacification » qui n'accepte pas plus le terme de la vie physiologique que la persistance de limites naturelles ou morales et qui ne se

contente plus seulement de tuer des catégories successives d'opposants, d'hésitants ou d'indifférents *mais qui s'arroge encore le pouvoir de décider qui est vivant et qui est mort, ou « mort-vivant »*¹.

Ce messianisme militaire va de pair d'ailleurs avec une tentative nouvelle, celle de favoriser en Amérique latine, l'apparition de *cultes de remplacement* très largement soutenus par les autorités et destinés à supplanter progressivement le monothéisme judéo-chrétien, dernier adversaire officiel des tyrannies dans l'ensemble du sous-continent². Sous prétexte d'assurer la santé, le salut d'un « être national », contre la menace d'une subversion généralisée avec l'assistance d'escadrons « parapoliciers », sortes d'*anticorps*, selon l'expression de l'amiral Guzzetti, le « guerrier » tente de s'emparer des attributs du « prêtre », d'où l'opposition concurrentielle aux intellectuels puis aux religieux. Adeptes d'une perspective eschatologique où l'idéologie sécuritaire amplifie aux dimensions du corps social tout entier les symptômes cliniques de l'idéologie sanitaire, à la survie éternelle promise après la mort, le « faux-prêtre » substitue une survie potentielle où *il faut vivre pour mieux mourir*, c'est-à-dire pour perpétuer l'extermination, le culte de l'État, la

1. Le 1^{er} août 1793, la Convention votait l'extermination complète de la Vendée : « Incendions les villages, cette mesure de rigueur sera un acte de justice car les innocents qui sont au milieu des révoltés sont des lâches que nous ne devons pas épargner. » Et Carrier (celui des noyades de Nantes) s'écrie : « Nous ferons un cimetière de la France plutôt que de ne pas la régénérer à notre manière ! »

2. En particulier au Brésil. En Argentine, depuis février 1978, le gouvernement demande l'enregistrement de toutes les associations non chrétiennes afin de mieux les contrôler.

statolatricie d'un État à l'état pur, monothéisme d'une « Divinité présente » pressentie par Hegel... Comme l'expliquait un spécialiste anglo-saxon du « droit à la mort », cette variante du droit à la disparition : « *Les gens ne veulent pas mourir, ils veulent être morts.* »

En fait, depuis 1945, si les pays développés ont su perfectionner logiquement l'*État nucléaire*, les pays sous-développés d'Amérique latine ont indéfiniment sophistiqué l'*État suicidaire*, chacun s'évertuant à sa manière au dépassement, à la décharge complète de l'État politique, la logique de la dissuasion s'est elle-même développée à deux niveaux : *celui d'une dissuasion nucléaire stratégique et celui d'une dissuasion populaire politique*, constamment renforcée par l'arsenal juridique de législations d'exception.

Cette vocation particulière du sous-continent américain peut s'expliquer, à mon sens, non seulement par son rôle de refuge privilégié pour les anciens criminels de la guerre totale, mais surtout par l'existence en son centre, d'une des toutes dernières sous-populations : celle des indiens d'Amazonie dont le statut politique est inexistant puisqu'ils sont officiellement considérés comme *mineurs* et que lorsqu'ils ne sont pas purement et simplement abattus, *on met toutes sortes d'entraves aux contacts entre leurs tribus*, dans le but évident de poursuivre plus aisément la captation foncière de leur territoire ¹.

1. Voir à ce sujet dans le *Monde diplomatique*, décembre 1980 : « La révolte des Indiens du Brésil ».

Le projet de loi déposé le 22 août 1979 par le gouvernement argentin concernant la disparition massive des personnes et qui a tant ému les organisations internationales n'est donc, en aucune manière, la solution finale du problème mais une anticipation de la politique du pire. *Ce projet vise, en effet, à considérer comme morte toute personne ne se présentant pas dans un délai de 90 jours devant le juge, la convocation ayant été faite uniquement par voie de presse...* Cette législation permettant aux familles des disparus de toucher l'indemnité de décès, les retraites et autres assurances, le court-circuit s'établit entre « sécurité nationale » et « sécurité sociale », le principe de l'assurance-tous-risques s'étend ainsi de la santé des corps à la sécurité du corps d'État.

Aux sociétés massacrantes d'un passé archaïque, adeptes de la mise à mort rituelle puis légale, avaient succédé à l'Age classique des sociétés enfermantes et ceci depuis l'incarcération judiciaire et sanitaire jusqu'à l'asile psychiatrique des Soviétiques de l'ère moderne¹. Il semble bien que l'ère postmoderne prépare maintenant des procédures d'escamotage à vue, avec la venue de *société de la disparition légale*, forme originale d'exécution capitale où le pouvoir transpolitique vise à s'identifier totalement au pouvoir médical en décrétant qui est « mort » et qui est « vivant », mais surtout quels sont les « morts-vivants », citoyens de non-droit, en sursis permanent.

L'actuel débat clinique sur la *mort médicale* ou coma dépassé, se trouve ici transposé au plan civique

1. *Naissance de la clinique* et l'ensemble des travaux de M. Foucault.

de la mort sociale des absents, disparus ou abattus, indifféremment... Forme sophistiquée d'ostracisme à l'ère post-historique de la guerre du Temps, au-delà de l'ère historique des guerres de l'espace territorial, le projet de loi argentin devient l'esquisse d'une *excommunication civile*, figure agonistique d'extermination sans procès, sans arènes et sans camps d'internement, au-delà de toute délimitation de droit comme de lieu. Contrairement au passé où l'État de droit s'identifiait politiquement à l'État de siège (social) de la Cité puis de la Nation, l'État de non-droit en voie de constitution en Amérique latine excède toutes limites dans un État d'urgence « transpolitique » foncièrement délocalisé. Il est donc tout à fait logique, non seulement que *le* mort disparaisse mais surtout que *la* mort cesse... c'est désormais un impératif d'urgence, une nécessité absolue, non plus dans un but humanitaire, mais dans une perspective eschatologique : celle de perpétuer indéfiniment l'extermination, figure ultime de l'État.

La généralisation progressive de l'enlèvement comme de la prise d'otages par les différents « terrorismes » (individuels ou d'État) avaient depuis longtemps préparé l'opinion à ces types de procédures paniques où la disparition-à-vue inaugure une sorte de *magie publique*, phénomène de substitution transpolitique, en deçà de toute constitution (politique) où les « spectres sociaux » succèdent définitivement aux sujets de droit dans une cinétique civique où la fin serait constamment reconduite, faute d'être jamais totalement achevée... C'est dans ce sens qu'il faudra bientôt analyser, à côté des débats moraux et juridiques sur le « droit à la mort » (euthanasie, acharne-

ment thérapeutique...) et l'interruption volontaire de grossesse, ceux qui ne manqueront pas de surgir sur « *le droit à la disparition* ». En effet, même si « la libération de la disparition » n'est pas encore revendiquée par le conformisme libéral ambiant, plusieurs signes précurseurs l'annoncent. D'une part, le terme exotique de *syndrome de Robinson* désigne le cas des fugueurs adultes désireux de refaire leur vie ailleurs, sous un nom d'emprunt. D'autre part, la protection du nom patronymique ne semble plus aussi sérieusement assurée, la loi de 1966 sur l'adoption permet par exemple la falsification de l'état civil de l'enfant dont le nom réel est effacé des registres, tandis que les 2 000 enfants nés en France de l'insémination artificielle demeurent sans véritable état civil légal. Enfin, en province, le caractère inquiétant d'une disparition est laissé à l'appréciation des policiers ou des gendarmes : « *Nos structures policières sont mal organisées pour le cas des disparitions, avoue un inspecteur du Vaucluse, d'une part, nous avons fort à faire avec les malfaiteurs, d'autre part, il est très risqué de mettre en œuvre de gros moyens, puisque dans la plupart des cas, on aboutit à une disparition volontaire.* » Plusieurs avocats s'insurgent contre ces pratiques qui enlèvent aux disparitions involontaires toute chance de faire l'objet d'une enquête approfondie. Un comité « Vérité sur les disparitions » vient d'ailleurs de se constituer et comme déclare l'un de ses fondateurs : « C'est un problème très ambigu, au nom des libertés individuelles, on protège curieusement les fugues volontaires. C'est très bien, mais on passe sous silence les disparitions involontaires. Quand on pense qu'aucun chiffre exact les concernant n'apparaît dans les sta-

tistiques officielles... Sur 7 000 personnes non retrouvées, j'estime à environ 2 000 le nombre des personnes disparues involontairement chaque année en France. » (Patrick Giros, prêtre.)

Quand on sait que le chiffre officiel des disparus d'Argentine se situe dans une fourchette entre 5 000 et 15 000 personnes, on peut effectivement s'inquiéter de l'estimation du Comité sur les disparitions françaises. En Union soviétique, on assiste également depuis six ans déjà, à un mystérieux trucage des statistiques démographiques portant sur les taux de mortalité (voir le texte de Roland Pressat : « Situation démographique de l'URSS à la veille de son cinquième recensement » dans *Population*, 1979 (4/5), p. 863).

Mais revenons à notre point de départ, en Amérique latine. Avant que la disparition des personnes ne devienne un exceptionnel moyen de coercition, l'information était encore disponible et on avait pu observer un extraordinaire *phénomène de massification des marges sociales abandonnées à leur sort*, c'est-à-dire au chômage et à l'autogestion d'une pénurie grandissante dans des nébuleuses suburbaines, produits elles-mêmes d'une autoconstruction sauvage et pouvant accueillir jusqu'à 100 000 habitants comme Villa Salvador près de Lima, au Pérou. En fait, il s'agissait là d'une situation pseudo-coloniale¹ interne. *La masse devenant paradoxalement la marge*, le traitement policier classique devenait inopérant. A moins d'accepter une *guerre civile déclarée* et donc indirectement, la pos-

1. B. GRANOTIER, *La planète des bidonvilles*, Éditions du Seuil, 1980.

sibilité d'une perte du pouvoir par les militaires, le dernier traitement des populations opprimées devenait celui de supplétif de l'ordre social, figure extrême d'un « travailleur social » enrôlé dans des unités spéciales, des commandos « parapoliciers », grâce à l'instauration d'un *état de guerre interne non déclarée* où l'autodéfense des milices allait prendre le relais de l'autogestion de la pénurie et de l'autoconstruction des abris, favellas, barriadas et autres bidonvilles post-urbains. (Comme nous l'explique dans son *Rapport sur la défense*, le député français M. Daillet : « La défense civile est destinée à assurer la sécurité des arrières et à empêcher, dans le cas de crise grave, la naissance et l'action aveugle de l'« Armée du refus » contre laquelle la défense militaire est impuissante. »)

Dans ces zones infra-humaines, abandonnées au racket des « groupes d'extermination »¹ paramilitaires et parapoliciers, on avait pu observer, il y a douze ans de cela, l'apparition de trafic puis d'exploitation marchande de la matière vivante qui allaient se transformer peu à peu en un *impôt du sang*, non plus du type de celui de la guerre où chaque citoyen mobilisé est tenu d'assurer, fut-ce au prix de sa vie, le salut de la patrie, mais cette fois, d'une injuste paix où les plus démunis allaient être astreints à alimenter, pour le plus grand profit de firmes multinationales, des *banques du sang* échappant au contrôle des gouvernements intéressés, comme celui du Brésil où il existe pourtant 700 banques de ce genre et où la police se refuse toujours à reconnaître le problème,

1. Voir « L'escadron de la mort », « la Main Blanche » et « ORDEN », organisation créée par le général Medrano...

bien que dans certaines maternités des favellas, on ne libère les accouchées et leurs enfants que si elles donnent leur sang...

Cinq millions de litres de plasma sanguin sont ainsi commercialisés chaque année, en Amérique latine, par des firmes réalisant des bénéfices de 10 000 %. Ces pratiques rituelles de *liquidation du vivant* n'ont été permises à l'échelle internationale, que depuis l'invention d'une méthode dite de « fractionnement » qui permet d'isoler chimiquement chacun des éléments constitutifs du sang et l'innovation d'un *plasma industriel* à haute capacité de conservation ¹.

Ainsi, avec la crise de l'énergie et l'épuisement des gisements de *matière première*, voici que surgit dans les pays démunis, la *matière dernière*, le gisement de sous-population en voie d'exploitation biologique intensive... Au-delà de l'exploitation extensive et migratoire de la force de travail d'un prolétariat transplanté permettant le redéploiement industriel mondial, voici une dernière forme de transplantation voire de « transfusion transpolitique ».

Rendues incapables d'assurer une production technologiquement de plus en plus sophistiquée, les sous-populations autochtones d'Amérique du Sud sont effectivement « liquidées » comme main-d'œuvre, pour devenir imperceptiblement une dernière mine, le dernier gisement

1. On peut également observer une *industrialisation du vivant* avec les banques d'organes pour les greffes, les banques de sperme pour l'insémination artificielle, l'utilisation récente de fœtus humains pour le traitement des diabétiques, ainsi que celle de cadavres frais comme « mannequins spéciaux » pour les recherches de la sécurité automobile.

de composants chimiques organiques destinés à revitaliser des populations privilégiées. *L'Argentine n'a-t-elle pas le projet d'importer prochainement 10 millions de Japonais?* Un tel discrédit de l'indigène et non plus uniquement de l'indien, une telle « déqualification professionnelle » de sa population nationale, éclairent brutalement les récentes pratiques de la disparition massive, le sous-développement organisé de régions entières, zones stratégiques d'un État suicidaire où : *la récession industrielle et le désarmement douanier sont les résultats d'un transfert de revenu de tous les secteurs économiques et sociaux vers le secteur agraire* ¹.

Retour au passé, retour au passif où *l'État de pacification interne* ne serait plus seulement une aberration militariste transitoire, mais l'aube sinistre d'une lente régression de la Nation, de l'extermination d'une société civile où la répression des intellectuels et des travailleurs et la restauration latifundiaire constitueraient les volets complémentaires d'une tyrannie néo-féodale implacable et de longue durée, *stéréopolitique du pire* destinée à assumer historiquement la décharge complète de l'État national au profit d'un État transpolitique et transnational en voie de constitution nulle part et partout à la fois ².

1. A. ROUQUIÉ, « Argentine, anarchie militaire ou État terroriste? », in *Études*, octobre 1977 et *Argentine : dossier d'un génocide*, Flammarion, 1978. Dans le numéro de novembre-décembre 1980 de la revue *Économie et Humanisme*, l'article consacré au redéploiement industriel Nord/Sud.

2. Les 31 janvier et 1^{er} février 1981 s'est tenu au Sénat, à Paris, un colloque international sur : « *La politique de disparition forcée des personnes* », organisé par plusieurs associations de juristes.

Autochtone ou immigrant... indigène ou étranger... débat mythique entraînant une opposition devenue classique, l'autochtonie représente l'un des mythes fondateurs du politique.

A la commune matrice, à la *Terre-Mère* des origines, succède le sexe exclusif, la *Ville-Vierge* enfantant par « parthénogénèse » le citoyen autochtone, né du sol démocratique de la cité d'Athéna, divinité présente, à la fois mère et patrie d'un sujet devenu citoyen de droit d'un État-Cité, d'une idole civique bâtie de mains d'hommes. « Aux philosophes de s'interroger sur la pérennité de la Cité, le discours politique a toujours déjà résolu cette question ¹. »

« Topos » obligé où se cristallise l'imaginaire civique du « demos » athénien, l'autochtonie est d'abord ce *lieu vide* où, sous les discours politiques, perce un discours sur les structures de parenté de l'État : naît-on d'un seul ou bien de deux ? le même naît-il du même ou de l'autre ? en un mot, *naît-on de la terre ou des hommes ?* A cette alternative, le mythe d'autochtonie répond en se refusant à trancher : on naît de la terre et de la sexualité ².

Plus tard, beaucoup plus tard, ce débat reprendra avec la querelle des déterminismes sociaux. Avec l'anthropogéographie de Ratzel et la morphologie sociale de Mauss, l'alternative proposée se déplacera du sexe à la société et de la Cité à la Nation, aux continents entiers, jusqu'aux délires d'interprétation du *Lebensraum* du général Haushofer, maître de la géopolitique du III^e Reich et de ce *Lebensborn* bio-

1. N. LORAUX, *Annales*, janvier-février 1979.

2. N. LORAUX, *op. cit.*

politique dont Rosenberg se fera le théoricien et qui contaminera, lors de la Seconde Guerre mondiale, la géostratégie des États-Unis puisque la fameuse *doctrine de la sécurité nationale* sortira de son conflit avec l'Allemagne nazie avant de parvenir aux confins du sous-continent andin, avec l'aide du général Golbery, inspirateur de la géopolitique du Brésil et, à travers elle, d'un professeur de « géographie militaire » appelé Pinochet, pour remonter à sa source, avec les récents développements de « l'espace social européen »...

Forme dégradée du « politique » au sens antique du terme, se refusant toujours à trancher entre lieu et milieu, la sociologie entraînera la persistance de l'illusion morphologique en omettant le *temps*, au bénéfice exclusif d'une référence/révérance à l'Histoire. Pourtant, à l'opposé du « synécisme », *mise en marche des hommes* dans le rassemblement des « dèmes ruraux » en une seule cité, l'autochtonie apparaît comme une *mise en marche du temps*, d'un temps qui n'a rien d'historique puisqu'il est celui d'un perpétuel recommencement de l'origine. Comme l'explique encore Nicole Loraux : « Pour avoir son moment dans l'histoire de la cité démocratique, le mythe d'autochtonie n'en est pas moins inscrit dans le *temps ralenti*, répétitif, qui année après année, ramène les mêmes fêtes, les mêmes célébrations, jalonnant ainsi l'espace de la Cité. » « Topos » obligé des discours officiels, l'autochtonie athénienne est donc *avant tout* un « Kronos » mythique, une rythmique politique, une cérémonie menant des panathénées sur l'Acropole au cimetière du Céramique, de la naissance à la mort

publique de ces « fils de la Patrie », pour qui le *temps s'annule dans l'irrévocable retour de la fin à l'origine*.

Éternel présent inscrit dans le temps de la « polis », le mythe d'autochtonie scande le temps « politique » du citoyen en aliénant ses idiorythmes tribaux ou familiaux, et ceci depuis les origines agraires jusqu'aux débuts de l'ère industrielle où la révolution *dromocratique* succédera à la révolution démocratique en innovant un *temps accéléré* où les techniques énergétiques supprimeront progressivement le mythe de l'enracinement territorial de l'État. Au « culte de la matière », Terre-Mère et Vierge des origines, se substituera celui de la lumière où la « substance » absolue s'estompera, s'épuisera, au profit d'un nécessaire *accident de transfert*.

A l'érection athénienne, au passage *chthonien* des origines du mythe, sera substitué le passage *cryptique* de l'ombre à la lumière. A l'enfermement politique traditionnel succédera alors un grand dérangement « transpolitique ». *Autochtone d'un temps*, bien plus que d'aucun lieu, moins indigène que photogène puisque : le temps c'est le cycle de la lumière¹, le sujet qui verra le jour naîtra moins mortel que *visible*; moins topique que chronique, il naîtra à la lumière du temps d'un *chronotropisme du vivant* où le conditionnement mythique de la liturgie laissera place aux conditionnements techniques de populations exploitées dans leurs biorythmes.

Devant ce traumatisme, le principe de l'*identité géomorphologique* du citoyen tendra à s'estomper, moins originaire que « sociétaire », ce dernier ne

1. Dietrich Bonhoeffer.

tardera pas à devenir imperceptiblement un simple *suppléant*.

Aux résidents privilégiés, titulaires du « droit de cité » d'un État démocratique, succéderont des *visiteurs*, citoyens transitoires, touristes, spectateurs d'un État dromocratique où la vue, c'est la vie... Si hier dans l'unité de voisinage, l'autre était à la fois connu et reconnu dans la répétition, le rituel des rencontres et des manifestations, avec la révolution du transport, ce « voisin » deviendra un *spectre* que l'on ne reverra plus qu'accidentellement. Le grand dérangement favorisera donc moins le perfectionnement de l'échange qu'il ne provoquera cette *présence passagère*. Cette accoutumance cinétique à la disparition du congénère aura le caractère d'un divorce social : passant, passager, la présence physique du semblable perdra de sa réalité au bénéfice de son « image de marque ». Les angles morts s'élargissant d'autant que s'accroît la diffusion des corps, la fugacité des personnes nous entourera progressivement d'inconnus. Le discrédit de la notion d'*ennemi* au profit du suspect et de la menace signalera donc moins le déclin de la défense que l'absence d'alliés, le discrédit de l'alliance civique.

Au caractère extensif des localisations provinciales puis nationales, nous verrons alors succéder celui d'une intense visualisation transnationale où les longues *théories* de la liturgie démocratique disparaîtront, renouvelées par des « séquences de défilement » accéléré suppléant aux actes d'un peuple absent.

Art de voir, de prévoir, le politique n'échappe

donc pas à la règle selon laquelle : « L'art ne rend pas le visible mais rend visible ¹. » Dans cette reconversion du champ de la représentation, la Cité cesse d'être un « théâtre » (agora, forum) pour devenir une salle obscure, un *cinéma* où la visibilité supprime toute territorialité, toute localisation de droit. Mais retournons observer l'invention d'Athènes : « Il y a un haut : l'Acropole et un bas : l'Agora, le Céramique. Il y a aussi un dedans, l'Acropole, l'Agora et un dehors, hors les murs de la Cité, le Céramique où la démocratie athénienne enterre ceux qui l'ont servi. Dans ce cimetière public, la prose laïque se consacre à célébrer une idéalité : la *polis*, unité insécable qui doit son autorité à l'effacement de ses andres, soldats-citoyens valeureux mais identiques et interchangeables ². »

Curieusement, dans ce genre d'héroïsation historique un lieu manque : le *stade* où l'égalité démocratique de la Cité cesse au profit d'une publicité démocratique momentanée ³. Ici, le point de vue civique s'inverse : il y a un haut, les degrés sur lesquels viendront s'installer les spectateurs et un bas, la piste où défileront les acteurs... à l'intérieur de ce théâtre des performances motrices, ceux qui demeurent ont le regard des dieux, alors que ceux qui passent sont dominés par l'insatiable curiosité de la foule des voyeurs. Nous sommes loin de l'idéale platitude des égaux de l'agora, ici nul « semblable », seulement

1. Paul Klee.

2. N. LORAUX, *op. cit.*

3. PHILOSTRATE, *Peri Gymnastikès* (sur la gymnastique), traduction de C. Daremberg, F. Didot, 1858.

l'analyse spectrale d'une population s'exposant à la révélation d'une *élite du mouvement* ¹.

Si la place est donc le lieu du *démos*, la piste est parallèlement celui de l'invention d'un *dromos* où l'éternel retour des origines politiques est renouvelé par la révolution d'un spectacle « transpolitique » qui porte en germe les tyrannies d'un empire où les idéaux logistiques remplaceront progressivement les idéologies politiques de la démocratie athénienne. Alors que l'agora et le forum républicains auront disparu depuis longtemps dans l'enceinte des parlements, la « place publique » survivra en devenant le *stadium* des défilés militaires, avant de disparaître à son tour dans l'encombrement de la révolution des transports. Ainsi, après le gymnase, le cirque et l'hippodrome auront joué leur rôle en attendant que l'aérodrome et les satellites n'installent en orbite leurs cérémonies périphériques.

1. Dans cette « civilisation de concours » où la démocratie n'est qu'un nom dissimulant « le gouvernement de l'élite avec l'approbation de la foule » (Platon) : « Marathon est comme le prologue indispensable à l'histoire d'Athènes, donc à l'histoire de l'Empire d'Athènes, cet Empire que Salamine amorce réellement dans les faits et que le parti démocratique rêve de reconstituer. Or, le premier acte historique se dégage toujours peu des frontières du mythe; il est quelque chose d'analogue aux premiers exploits du noble ou à l'épreuve que doit affronter le héros pour s'affirmer comme tel, quelque chose d'initiatique : la rapidité avec laquelle la victoire a été si tôt remportée, annoncée, n'évoque-t-elle pas une course, rite de transition et d'intégration dans une société guerrière ? » N. LORAUX, « Marathon ou l'histoire idéologique » in *Revue des études anciennes*, 1973, p. 29.

Selon l'ethnologue J.-C. Melatti : « *Tous les indiens du Brésil réunis dans le stade de Maracana à Rio de Janeiro ne le rempliraient qu'à moitié...* »

Lieu de surexposition morphologique, l'enceinte sportive n'est donc pas seulement un « cratère » pour l'irruption populaire, elle est aussi une forme de recensement. Dans cet inventaire, *la forme, c'est le fond qui remonte à la surface*¹. La surveillance devient le dernier quartier de l'éclipse de la communauté, le *quartier de haute sécurité* de la délocalisation logistique du pouvoir. Logique donc de voir le stade national de Santiago du Chili transformé en *camp de concentration* puisque l'entreprise des apparences politiques cède la place à l'esthétique de la disparition militaire²... Modèle réduit, maquette d'un espace civique aboli, le stade est sans doute la fin de l'illusion morphologique de l'État, le « stade » ultime de la Cité et donc, indirectement, de la citoyenneté de droit. Ce qui se joue en Amérique latine, au-delà de toute raison d'État c'est une querelle des anciens et des modernes, une surenchère « postpolitique ». En effet, si l'assaut des chars sur la place devant le palais de la Moneda aboutit à un enfermement classique des opposants dans les gymnases puis dans le stade de Santiago du Chili, la cérémonie hebdomadaire des mères sur la place de Mai à Buenos Aires signale un dérangement tragique, une perte de références. Sans destination, sans but, *la « procession des folles » tente de retrouver le chemin pour regagner du terrain, la place perdue devant le siège du gouvernement argentin.*

1. Victor Hugo.

2. P. VIRILIO, *Esthétique de la disparition*, Balland, 1980.

Leur liturgie prend la place du foyer commun, du *cratos* athénien ¹, cérémonie agonistique, leur mouvement perpétuel se situe par-delà la mort du « semblable », au-delà du politique, elle nous pose la question de l'identité du vivant. La « place publique » devient à la fois le cimetière du politique et un forum « transpolitique ». Si les femmes des internés chiliens pouvaient encore se rendre au stade pour obtenir des nouvelles des détenus, si les veuves des Iraniens devaient se réunir dans les cimetières, celles des disparus argentins n'ont d'autre recours que de rendre leur absence publique... Refusant avec insistance l'incertitude sur le sort de leur conjoint, de leur parent, les « folles de la place de Mai » inventent une interrogation décisive : *entre l'agora de l'identité politique et le cimetière public, il faut choisir, puisque leur commune abolition est rendue impossible par notre présence ici même* ².

L'acte de présence remplace l'acte de naissance de l'autochtonie, l'opposition à la tyrannie n'est plus celle de l'idéologie, elle est celle de la vie, de l'énigme des corps vivants mystérieusement *présents dans le temps*. On peut supprimer l'espace civique ou évacuer la capitale politique ³, on n'abolira le cimetière public

1. J.-P. VERNANT, *Mythes et pensées chez les Grecs*, Maspero.

2. A Paris et dans d'autres capitales, la même cérémonie devait avoir lieu devant les ambassades chaque jeudi à midi, et ceci, malgré l'enlèvement et la torture de plusieurs « folles de Mai », comme Noemi Esther Gianotti de Molino, disparue à Lima le 12 juin 1980 et retrouvée morte à Madrid le 21 juillet, exécutée, selon son fils, par des agents argentins secondés par des membres des services secrets péruviens.

3. Par exemple : Phnom-Penh, démenagée pendant le règne de l'Angkar cambodgien.

qu'en exterminant simultanément toute descendance. La fondation funéraire des sociétés est plus forte que l'érection de la Cité, *la vengeance de la présence interdit le charnier de l'État*¹.

1. Avec le conflit des îles Malouines opposant l'Argentine et la Grande-Bretagne, la situation des « folles de la place de Mai » devait devenir de plus en plus critique. Lors du cinquième anniversaire de leur manifestation, en mai 1982, elles étaient environ six cents à tourner devant le palais du gouvernement (soit près du double du nombre habituel) malgré la réprobation générale des passants qui les accusaient de rompre l'unité nationale. Sur l'une de leurs banderoles, on pouvait lire : « *Nous, mères de la place de Mai, donnons notre appui total aux soldats défenseurs de la patrie. Mais en tant que mères de disparus, nous luttons nous aussi en soldats, pour l'apparition en vie de nos enfants. Vive la Patrie!* »

La stratégie de l'au-delà

« Il faut reconnaître que l'Europe
et le Monde sont désormais trop petits
pour une guerre. »

Hitler, 7 juillet 1943

Profession de foi, profession de feu, la guerre sainte semble revenue. Avec ses rites, ses sacrifices, la machine fanatique se remet en marche, en marche arrière vers la nuit des temps moyenâgeux où l'affrontement sanglant des croyances religieuses préludait à celui des idéologies politiques.

Dans cette rétrospective, nombreux sont ceux qui se sentent prêts à revêtir de nouveau l'armure de lumière pour combattre le « bon combat », mais surtout *pour ressusciter un ennemi disparu dans la dissuasion*, dans l'équilibre d'une terreur devenue par trop impersonnelle. Comme l'expliquait Einstein : « La croyance dans l'action de démons se trouve à la racine

de notre concept de causalité » (cité par Léon Poliakov dans son essai sur l'origine des persécutions).

Le caractère foncièrement archaïque de nombre d'événements récents aurait pourtant dû nous alerter sur ce retour en flammes des bûchers. L'effondrement d'une pensée politique dévoyée par le libertinage du libéralisme, la redondance d'un matérialisme illusoire, constamment infirmé par les faits, la montée en puissance d'un mode de destruction dominant de plus en plus le mode de production, les ravages économiques d'une *stratégie logistique globale* prétendant dissuader à tous les niveaux, tout cela aurait dû normalement nous avertir de la venue d'une sorte d'eschatologie « transpolitique ». En effet, on ne brandit pas depuis près d'un demi-siècle, la fin du monde, sans réveiller la démonologie des origines.

Déjà, lors de l'assaut de La Mecque, événement d'une gravité sans précédent totalement mésestimé par les responsables politiques du moment (voir l'envoi par le président Giscard d'Estaing des gendarmes français du GIGN comme conseillers militaires), on avait vu s'élever le spectre de la *guerre sainte* des croyants au côté de celui de la *guerre pure* des armements ou, comme on dit, des « vecteurs de délivrance » nucléaires... Duel symbolique du salut de l'humanité par le feu ou par la foi, lumière d'une extermination publique des infidèles ou simplement des opposants, au nom d'un faux messie ou d'un vrai missile, au-delà des discours politiques discrédités, disqualifiés par l'extrémité même de situations dont le Liban ou l'Iran fournissent des modèles de références exotiques, à côté, tout à côté de l'Irlande, si proche de nous.

L'attentat de la place Saint-Pierre de Rome ¹ visait donc une nouvelle *déstabilisation*, mais laquelle? Celle de l'État du Vatican? mais ce dernier n'est pas le Liban... Celle de la chrétienté? mais nous ne sommes plus au temps du *dieu des Armées* de l'Ancien Testament, l'ère des croisades est révolue, l'œcuménisme est sous le signe contradictoire d'un *dieu désarmé* et souvent même d'un dieu désarmant, souvenons-nous du meurtre d'Oscar Romero, abattu dans la cathédrale de San Salvador le 24 mars 1980, pour avoir ouvertement prêché la *désobéissance militaire*...

En fait, on peut être en droit de se demander si la séparation de l'Église et de l'armée n'est pas devenue le complément logique de la séparation de l'Église et de l'État.

Avec l'avènement de l'armement nucléaire, la vieille doctrine théologique de la *guerre juste* qui associait depuis si longtemps les puissances étatiques et le Vatican est devenue caduque. Le voyage à Hiroshima après Auschwitz de celui qui déclarait en 1980 : « L'apocalypse nucléaire menace. Dans l'intérêt politique de qui pourrait-il jamais y avoir une nouvelle guerre? », le prouve. Si Pie XI dénonçait en son temps la statolâtrie d'un État fasciste naissant, Jean-Paul II n'a cessé de dénoncer à l'ONU, en Irlande et ailleurs, le terrorisme, le culte de la Paix par la dissuasion, l'idolâtrie d'une *arme absolue* soi-disant capable d'instaurer le salut.

On le comprend mieux, si la guerre tend à être

1. Le 13 mai 1981, un terroriste turc plus ou moins manipulé, Ali Mehmet Agca tirait sur le pape... un an plus tard, jour pour jour, à Fatima, un prêtre intégriste, Juan Fernandez Krohn, tentait de poignarder Jean-Paul II.

définitivement rejetée par l'Église, c'est parce qu'elle a atteint de telles proportions qu'elle a obtenu le pouvoir d'obscurcir la révélation divine : *l'apocalypse scientifique et technique fait maintenant écran à l'apocalypse mystique.*

Lorsqu'on observe aujourd'hui le rôle grandissant des castes militaires dans le contrôle des sectes ¹, l'apparition en Amérique latine de cultes de remplacement destinés à supplanter le monothéisme judéo-chrétien et soutenus par les forces armées dirigeantes, on devine le duel qui s'ébauche ici entre le « prêtre » et le « guerrier », la préparation par ce dernier d'un nouveau type de *synchrétisme* visant à instaurer une foi officiellement fondée sur le primat d'une pensée militaro-scientiste devenue *messianique* et dominant dès lors toute pensée politique qu'elle soit laïque ou religieuse. L'échec patent des accords de désarmement, l'impossibilité pratique d'interrompre autrement que par un *acte de foi* en l'adversaire, le progrès de la puissance nucléaire, aboutissent actuellement à nier la stratégie en tant que *connaissance préalable*. Le caractère « automatique », non plus uniquement des armes, des moyens, mais aussi et surtout du commandement, équivaut à nier les capacités de raisonnement et donc finalement, toute « politique » au profit de systèmes d'information et de décision « transpolitiques » destinés à sauver les apparences de la paix dans une dissuasion populaire complétant habilement celle des moyens de la dissuasion nucléaire.

Comme l'écrivait en 1975, Karol Wojtyla : « Le

1. La « loge des libérateurs de l'Amérique » en Argentine, ou encore la « loge P2 » en Italie.

programme de notre époque est de persécuter en sauvant les apparences pour pouvoir proclamer que la persécution n'existe pas. »

L'Inquisition n'est donc plus ce qu'elle était, du monitoire paroissial à la police politique et aux actuels « services secrets », l'obscurantisme s'est imperceptiblement déplacé du religieux au laïque, puis du « civil » au « militaire ». Les événements de Pologne illustrent d'ailleurs ce renversement de tendance, la réapparition d'une *tripartition* où le « prêtre » devient l'allié du prolétaire dans un état de guerre où le « guerrier » mué en policier déclare les hostilités à son propre peuple, à sa Nation, exclusivement.

La séparation de l'Église et de l'armée est ici manifestée par la solidarité avec l'opprimé, dans une *paix* qui excède celle d'un État ne s'appuyant plus que sur la force, *le recours à une dissuasion intérieure faisant écho à la dissuasion extérieure* (issue des accords de Yalta) qui impose aujourd'hui l'usage d'un impératif catégorique, supérieur à toute légitimité, à tout système politique, *puisque la dictature du Parti communiste n'y résiste pas plus que la démocratie*, chantage à l'intégralité de la sécurité où se parachève, au-delà d'une quelconque défense de la patrie, l'ère du nationalisme intégral puisque l'ennemi est nulle part et la menace partout...

Avec le Syndicat libre polonais, nous avons assisté en 1981, à une montée aux extrêmes par l'exigence d'une solidarité sociale retrouvée ¹, sorte de défi, d'*acte de foi* où se nouait indirectement, un dialogue « apar-

1. P. VIRILIO, *Défense populaire et luttes écologiques*, Galilée, p. 77.

tidaire » entre le militant syndicaliste et le militaire, par-dessus la classe politique dirigeante, poussant d'abord l'armée nationale à une prise de responsabilités face au développement démographique d'un syndicat submergeant le Parti, ensuite, en l'incitant, *faute d'avoir osé lui proposer la création d'un syndicat dans ses rangs*, à opter (malgré sa faiblesse logistique) entre l'affrontement avec les Soviétiques ou le coup d'État. Cette occurrence redoutable étant encore renforcée les derniers temps, puisque certains syndicalistes envisageaient même d'aller négocier avec les Russes, par-dessus la tête d'intermédiaires politiques ne représentant déjà plus rien, d'où la proposition d'un « référendum national » sur la validité du pouvoir en Pologne.

Constamment réaffirmée par Lech Walesa, la croyance en une non-intervention extérieure aboutissait à libérer le débat interne de tout risque de confrontation, au point que le défi du syndicaliste chrétien pouvait apparaître comme une sorte de foi en la dissuasion ; c'était ou bien méconnaître la nature singulière de l'Age nucléaire, ou bien, en refusant la fatalité de ce dernier, se reconnaître *déjà mort* dans l'agonie d'une dissuasion qui interdit toute évolution et espérer s'en libérer par un *acte de foi*, sorte de résurrection civique à laquelle participeraient, non seulement l'adhérent, le partenaire social, mais aussi bien l'opposant, l'adversaire potentiel.

En fait, ce qui s'est joué là, n'était qu'une réplique, une réduction intimiste de ce qui se joue depuis plus de trente années entre les blocs géopolitiques, *comme si la coupure de Yalta ne passait plus réellement entre les Nations de l'OTAN et celles du Pacte de Varsovie, mais à*

l'intérieur même de chaque pays, de chaque cité, à l'Est comme à l'Ouest.

Comment interpréter autrement la persistance du « socialisme » dans nombre de pays du monde occidental (sans parler de ceux du tiers monde) et l'influence grandissante de l'impérialisme culturel américain dans les pays du bloc communiste?... Cette interpénétration des mœurs et des aspirations ne concerne plus seulement quelques *hooligans* ou quelques *gauchistes*, mais une génération, une *génération d'enfants perdus* dans le chômage, la déserrance ou les excès d'une générosité qui rejette avec les clivages de l'histoire, les valeurs du passé, sorte d'avant-garde inutile, ou plutôt de *contingent avant-coureur* d'une catastrophe prévisible : celle du non-développement généralisé que masquent, pour peu de temps encore l'écran de régimes politiques différents, l'illusion progressiste des pays nantis de « moyenne puissance », face aux pays démunis, alors que la tendance générale est à la conjuration des « grandes puissances », non seulement dans le domaine de la course aux armements, épuisement des différentes économies, mais aussi dans le *non-développement de la société civile*, à l'intérieur de leurs zones d'influences respectives.

Le désir d'abolir « l'État-providence » qui réunit maintenant les socialistes européens et les nouveaux économistes américains ressemble trop à une adhérence pathologique pour ne pas nous inquiéter. En effet, sans parler du rôle des banques occidentales dans la normalisation polonaise, observons cependant que si l'Union soviétique s'est inspirée du développement militaro-industriel des États-Unis et a main-

tenu le sous-développement de la société civile communiste, les événements survenus dans le monde capitaliste depuis les accords de Moscou (SALT, 1972) et l'affaire du Watergate, signalent qu'à l'inverse, les Américains sont tentés, sous prétexte de *néo-conservatisme*, par la surenchère dans le domaine de l'effondrement intérieur, les possibilités stratégiques inouïes offertes par l'abandon de toute solidarité sociale telles que l'illustrent déjà les mesures prises par Reagan, premier président « pentagonal » des États-Unis. L'abolition progressive et pour certains, hélas, progressiste, d'un raisonnement politique qui fondait hier encore la légitimité de la défense nationale par le recours obligé aux stéréotypes d'une sécurité devenue intégrale, *conservatisme qui ne réfère plus tant à la Nation qu'aux impératifs de la dissuasion*, fait entrer notre époque dans un outre-monde « transpolitique » où domine, par-delà les clivages idéologiques, un régime de croyances fatales, renforcé par des systèmes d'anticipation qui ne sont plus très différents des systèmes d'incantation de l'obscurantisme passé.

L'urgence n'est donc pas de « *réapprendre ce qu'est un ennemi* » (J. Freund) comme le souhaitent trop de Français attachés à une illusoire « force nationale de dissuasion » opposant si aisément syndicalistes polonais et pacifistes allemands, mais plutôt de tenter de découvrir où gît l'hostilité, l'essence d'une menace qui a jusqu'ici échappé aux analystes, probablement parce qu'elle n'est plus située dans une quelconque configuration, mais universellement répandue, excédant ainsi tout recours à l'interprétation « géopolitique » traditionnelle.

Depuis plusieurs années, nous constatons que les « conflits localisés » le sont sûrement dans l'espace mais certainement pas dans le temps. Les guerres limitées ne s'arrêtent plus mais se poursuivent indéfiniment : la guerre d'Indochine continue au Cambodge, au Laos, ainsi qu'aux frontières de la Chine. Le conflit irlandais a dépassé ses dix ans d'âge et malgré la visite du pape, la guerre civile se perpétue, avec ses meurtres, ses attentats, sa chaîne de morts plus ou moins volontaires pour un « droit politique » refusé aux prisonniers ¹. Il en est de même au Liban, en Syrie, dans l'ensemble du Proche et du Moyen-Orient où l'Iran et l'Irak soutiennent un conflit sans volonté d'aboutissement. Quant à Israël, après avoir proclamé *Jérusalem capitale éternelle*, il n'a pas craint d'effectuer le plus grave attentat d'État qui soit, en détruisant *préventivement* la centrale nucléaire de Tamuz ², avant d'annexer le Golan...

Plongée dans une situation symétrique à celle de la Pologne, la Turquie subit, aujourd'hui, un « état de guerre interne » sans que quiconque en Occident s'en inquiète vraiment, les États-Unis jouant ici le rôle de l'Union soviétique, en prêtant assistance au général Evren dans la répression syndicale et sociale.

1. Rappelons ici, le sacrifice de Bobby Sands et de ses camarades internés au cours de l'été 1981.

2. Bombardement précédé par l'attentat contre les chantiers de La Seyne, près de Toulon, qui causa la destruction également *préventive* des éléments de la cuve du réacteur « Ozirak » destiné à la centrale de Tamuz.

De nouveaux foyers de tension s'allument ici ou là sans qu'aucun des anciens ne soit vraiment éteint, cette endémie des conflits restreints dénonce la déchéance prochaine d'un État national déchiré entre les revendications d'autonomie interne, d'indépendance régionale et les exigences d'une dépendance « transnationale » accrue, dans les domaines économiques et stratégiques notamment. La question de la guerre n'est donc plus comme certains le prétendent, celle de l'imminence d'une Troisième Guerre mondiale, d'un assaut Est/Ouest entraînant la confrontation nucléaire mais celle d'une *guerre intestine* en train de s'étendre au monde entier.

L'affection chronique redevient ainsi, comme par le passé, un état de fait par-delà l'état de paix des Nations politiquement concertées, d'où l'inutilité de l'ONU dans la prévention comme dans la solution des différends.

L'importance spontanément retrouvée des questions religieuses est d'ailleurs significative du déclin des idéologies qui sous-tendaient jusqu'ici les réalités nationales. Observons le Liban notablement impuissant à sortir du chaos, l'Iran où la *sédition confessionnelle* a joué le rôle habituellement dévolu à la sédition militaire dans le renversement du régime. L'influence croissante de l'intégrisme islamique dans l'ensemble du Maghreb, sans reparler de la Pologne où le christianisme assume la persistance de l'identité nationale, tout cela révèle l'importance d'une destruction qui atteint presque partout les configurations politiques héritées d'un récent passé. Quant à l'hémisphère sud, outre l'Afrique, l'Amérique latine y développe une autre phase du processus : celle de l'abandon définitif de la *notion d'adversité externe*,

notion pourtant essentielle dans la légitimation de la force publique, mais surtout des forces armées, ultime recours de « tout état de droit ». En fait, depuis le *traité interaméricain d'assistance réciproque*, conclu en 1947 et qui permet aujourd'hui aux différentes forces armées nationales de se conduire par-delà leurs limites frontalières respectives en *forces de police trans-nationales* (l'Argentine n'a-t-elle pas soutenu, en Bolivie, le putsch du stupéfiant général Meza? Le Guatemala, les forces armées du Honduras et quant à ces dernières, ne participent-elles pas avec celles du San Salvador, au sein du « triangle de fer », à la répression des réfugiés salvadoriens?...) Le sous-continent andin réagit à la manière d'une société nouvelle où le confinement de chacun des pays concernés permet aux pouvoirs d'effectuer une dérégulation sociale où la normalisation de l'état de guerre interne devient de rigueur sous le vocable d'*état de sécurité nationale renforcée*, comme si, depuis le dépérissement de l'adversité externe, l'état de siège cessait d'être un état d'exception pour devenir un dispositif juridique socialement analogue à ce qu'était hier l'enceinte fortifiée pour la cité, le système des défenses frontalières permanentes pour la nation menacée, comme si à l'heure des échanges instantanés, la politique nationale ne survivait plus qu'à l'abri d'une zone d'ombre devenue de règle, d'où cette *désinformation*, ce silence-radio, cette interruption des échanges et des communications si souvent imposée aux populations assiégées par leurs propres forces armées... C'est dans cette perspective que l'on doit analyser l'hostilité déclarée du Brésil et de l'Argentine aux sollicitations des États-Unis concernant la création d'un *traité de*

l'Atlantique sud qui réunirait ces pays et l'Uruguay à l'Afrique du Sud. En effet, *la sécurité intégrale du sous-continent américain interdit désormais l'ouverture, l'extensivité géopolitique*¹ *au bénéfice exclusif d'une intensivité transpolitique* visant l'asservissement de populations autochtones devenues « otages d'État ». Ce repli sur soi, cette inertie des États sud-américains, confirmés par les récentes déclarations du général Pinochet expliquant que : « Ceux qui se réunissent pour envisager une ouverture politique perdent leur temps car il n'y aura pas d'ouverture », indiquent la voie suivie par les régimes autoritaires ou totalitaires, l'inversion obligée d'une puissance publique incapable d'affronter une *guerre ouverte* sous peine d'effondrement intérieur immédiat.

Il est d'ailleurs significatif de constater en Amérique centrale comme en Asie du Sud-Est que *si l'on se battait hier contre l'envahisseur, on se bat aujourd'hui plus volontiers contre les ressortissants qui tentent de fuir le pays*. « Boat-people » vietnamiens, haïtiens ou cubains, « land-people » salvadoriens, le déclin progressif de la démocratie fait que tout opposant devient en même temps, *interdit de séjour et interdit de sortie*, d'où cette logique paradoxale de la disparition forcée des personnes, comme moyen de pression, torture psychologique de masse pour une population soumise à un permanent « état de siège ». La police politique

1. Le conflit des Malouines apporte ici une saisissante confirmation : *confrontée à un effondrement économique majeur, l'Argentine occupe les îles Falklands, le 2 avril 1982...* Devant le caractère inattendu et démesuré de la riposte britannique, le continent sud-américain manifeste une cohésion aussi parfaite que paradoxale puisque l'on voit le Nicaragua et Cuba s'engager aux côtés de la junte militaire argentine.

devient alors la promotrice d'une société laïque où l'inquisition reprend son office au bénéfice d'une administration de la peur qui tient à la fois du racket et de l'assurance tous risques, culte du salut sans Dieu mais non sans idoles ¹.

Limitées dans l'espace mais illimitées dans le temps, les guerres localisées de l'ère de la dissuasion remplacent ainsi progressivement l'effet psychologique de l'ancienne délinquance, les crimes et les délits des particuliers sur la formation du droit, d'où la disparition de l'adversaire déclaré au profit de menaces diffuses, d'une suspicion généralisée à l'égard des populations civiles qui prennent l'aspect d'une dissuasion de l'opinion publique. Il devient dès lors nécessaire de reconsidérer, avec le régime de justice, le « droit civil », d'où certaines propositions irresponsables comme celle d'identifier les prisonniers politiques d'Argentine à ceux du droit commun, à l'inverse de ce qui se passe en Irlande d'ailleurs ². Émanant de « l'assemblée des Droits de l'homme », cette proposition vise en réalité à faire réapparaître les disparus, néanmoins, même si elle semble aujourd'hui généreuse, cette proposition souligne encore l'ambiguïté d'une opposition humaniste face à l'extrême perversité d'une société où la régu-

1. « Depuis une vingtaine d'années, on expérimente, en Union soviétique, un mode de lutte non violente contre la religion en créant de toutes pièces, une religion nouvelle, athée. » B. KARLINSKY, *Le Monde diplomatique*, 3 janvier 1982. A ce sujet, il sera intéressant de lire l'ouvrage de Leonid Plouchtch consacré au « Philopaganisme » soviétique.

2. Comme l'explique la Commission nationale chilienne des Droits de l'homme, il s'agit pour le pouvoir militaire de créer : « Un sentiment de terreur collective devant entraîner la soumission et l'abandon volontaire de l'exercice des droits de l'homme. »

lation institutionnelle n'existe plus, remplacée par une dérégulation des comportements sociaux autorisée par l'abstention voire l'assentiment d'une communauté internationale dont l'impuissance est manifeste.

Finalement, tout se passe comme si les pouvoirs nationaux et internationaux n'avaient plus la capacité de résoudre durablement les problèmes importants, comme si avec « la crise », les instances démocratiques tout juste capables d'assurer la gestion de situations statistiquement moyennes, avaient perdu la possibilité de contrôler les situations d'excès. Peut-être est-ce là le symptôme d'une sorte de dépérissement?

Plus rien ne demeurant longtemps *en l'état*, la « géopolitique » se verrait alors supplantée par une « chronopolitique » où l'intensivité prendrait soudain le pas sur l'extensivité des sociétés (associatives, fédératives...) traditionnelles dont la décolonisation marquait déjà le déclin...

Devant cet enlèvement dont le long conflit vietnamien révéla l'ampleur, après la détente ou « crise de la guerre » c'est le lent surgissement d'une « guerre de la crise », économique, énergétique, guerre du temps, de chaque instant, où depuis l'appropriation d'une panoplie nucléaire et conventionnelle complète, aucune arme, aucune armée, n'a plus le pouvoir de conclure les différends interétatiques, mais seulement *celui d'ouvrir le champ d'une déstabilisation politique semblable à une guerre qui ne s'arrêterait plus, non pas du fait d'une quelconque volonté de puissance, mais cette fois, par impuissance*, la très longue durée d'une impuissance « transpolitique », sorte de réaction en chaîne, désintégration de l'état de droit, apocalypse d'un État

à l'état pur, au-delà du vieux principe de l'inscription des droits et des devoirs de chacun dans une constitution, une loi organique aussi précise que la configuration géographique de la nation, au douteux profit d'une administration « transnationale » du temps et des énergies, probablement comparable, dans l'ordre de la durée, à ce que fut hier le matérialisme dans l'ordre de l'histoire.

Actuellement, si les conflits limités ne méritent plus le terme de « guerre », c'est parce qu'ils constituent sa *dégénération*. Là où la « guerre totale » se trouvait dans l'impossibilité de s'étendre spatialement du fait du caractère absolu des nouveaux moyens de destruction, sa dégénérescence permet de l'étendre indéfiniment dans le temps. Voici donc venue l'ère de la grande pacification non pas comme on le prétend, celle de « guerres conventionnelles », mais celle d'une *supradélinquance non conventionnelle*, terrorisme d'État au-delà de toute forme politique (intérieure ou diplomatique) puisqu'il intéresse indifféremment l'étranger et les ressortissants; blocage de la « guerre réelle » au bénéfice du développement d'une *guerre tendancielle*, banalisation d'une extermination statistique où la Grande Guerre devient impossible, sauf par accident. Ainsi, avec l'inhibition du passage à l'acte, la préparation d'une logistique globale supplante-t-elle la perpétration d'une guerre mondiale, d'où l'inflation, la recherche et le développement du commerce des armements, malgré les risques incalculables d'une déstructuration, d'un effondrement économique, non

seulement du tiers monde, mais aussi des pays de moyenne puissance ¹.

A l'invention foncièrement « politique » d'une *paix relative* succède ainsi l'inversion transpolitique d'une *guerre relative*. Aux grandes invasions, aux guerres de conquête de l'espace, de l'ère de l'*extensivité* des pouvoirs nationaux et coloniaux, succède l'imperceptible « guerre du temps » de l'*intensivité* d'un pouvoir anational, sans réelle représentation et qui ne se manifeste plus que par la répétition d'une délinquance accrue, « crime contre l'humanité » que nulle autorité ne peut plus sanctionner. Il faut donc perdre nos illusions libérales concernant la *décolonisation*, perdre aussi notre euphorie devant la *décentralisation* de certains pays (Italie, France...). La dérégulation, dont nous subissons aujourd'hui les conséquences économiques et autres, n'annonce nullement l'avènement d'un âge d'or de l'autogestion régionale, mais d'infinis conflits dans un monde retourné non pas à l'époque de l'autorégulation communale, mais à l'obscurantisme d'une *féodalité retrouvée* où les amateurs du terrorisme laisseront bientôt la place aux professionnels de la terreur : chefs d'État utilisant comme de vulgaires « seigneurs de la guerre » leurs forces armées, leurs gardes personnelles ², leurs

1. Il suffit de considérer l'état de décrépitude économique des pays de l'Est, mais aussi de l'Angleterre.

2. Il faut analyser ici, non seulement les opérations militaires sur les « théâtres d'opérations extérieures », en Afrique ou ailleurs, mais surtout, les défis de chef d'État à chef d'État (Khadafi-Reagan par exemple), sans parler des *attentats d'État* comme le piratage des Falklands par les Argentins précédé, ne l'oublions pas, par une tentative similaire d'occupation des îles Seychelles dans l'océan Indien, fomentée par l'Afrique du Sud, en novembre 1981.

polices parallèles. Plus rien à voir ici avec un quelconque *engagement militaire* comme celui des États-Unis au Vietman ou de l'Union soviétique en Afghanistan, la situation serait plutôt semblable à celle de l'Orient des « royaumes combattants », la persistance des délits et des conflits localisés annonçant une longue nuit de jacqueries et de croisades transnationales, attente angoissée d'un *État pur* capable d'assurer une domination universelle, figure d'un messianisme « militaro-scientiste » parée des attributs du dernier empire...

Tout se jouera donc probablement sur l'*évaluation proxémique* des partenaires-adversaires, autrement dit, sur la capacité de leur logistique globale à agir *en temps réel*, avec la plus extrême précision, au niveau nucléaire comme au niveau conventionnel. L'interventionnisme soviétique, la récente mise sur pied par les Américains d'une « force d'intervention rapide » de plus de 200 000 hommes et le rôle de gendarmes assuré depuis peu, par nombre de corps expéditionnaires, illustrent bien le retour à un activisme terroriste, lié à l'apparition d'engins et d'armes nouvelles dont les caractéristiques techniques sont celles de munitions sophistiquées ¹.

A l'équilibre de la terreur, triomphe de la stratégie de dissuasion, succède ainsi le déséquilibre permanent d'une stratégie de la tension où la logistique globale supplante pour un temps, la balistique intercontinentale, tout ceci favorisant un retournement dramatique de

1. Les « Cruises missiles », l'artillerie neutronique, les armes chimiques récemment réintroduites, ainsi que la plupart des armes nucléaires « tactiques », sans omettre des missiles comme « l'Exocet », capable d'envoyer par le fond le destroyer « Sheffield »...

l'opinion publique, sollicitation de l'adhésion des populations, intoxication collective devant les probabilités d'un conflit mondial, l'imminence d'une guerre nucléaire ¹, dépassement psychologiquement nécessaire du statu quo, tel que nous y préparaient déjà les risques majeurs du développement de l'énergie atomique où le *fameux pouvoir égalisateur de l'atome* est oublié, omis, comme l'avait été, avant lui, la parité-or du dollar...

La crise de l'énergie développe donc l'énergie de la crise. La *déréglementation* est promue en Occident comme principe de gouvernement. A la fluctuation monétaire et tarifaire, principe d'incertitude érigé en moyen de pression économique, succède une *destabilisation de la détente* où, après l'étalon monétaire, on abandonne semble-t-il, « l'étalon nucléaire » dans une sorte de fluctuation politique où « la terreur est l'accomplissement de la loi du mouvement » (Hannah Arendt), hors de toute localisation effective, hors de toute distinction idéologique, où l'anarchie militaire s'inscrit moins comme jadis, dans la longue durée de l'histoire, que dans un *temps d'exposition instantanée*, hors de toute sanction puisque la vitesse est une violence politiquement non sanctionnée. Nous commençons à entrevoir le double effet de ce que l'on nomme improprement « la crise ». Si la crise de l'énergie tend à justifier l'importance de la *proximité géostratégique*,

1. Les déclarations du président Reagan, sur les probabilités d'une « guerre nucléaire limitée » en Europe, illustrent l'escalade : au cours des années soixante, on se posait la question du seuil de nucléarisation d'un conflit engagé avec des armes conventionnelles, au début des années quatre-vingt, on se pose désormais la question de la limitation d'une guerre commencée avec des armes nucléaires tactiques.

avec la recherche d'appuis logistiques ¹, la relance d'activités de soutien destinées à préserver les flux d'approvisionnement, l'énergie de la crise tend à l'inverse, à remettre en cause la notion même de *proximité géopolitique* ². En fait, nous assistons aux prémices d'un événement considérable : *le déclin des politiques territoriales*. Comme le déclarait à Jérusalem un gardien du parlement israélien : « Israël est trop petit pour faire la paix. » Désormais, c'est le monde entier qui est trop restreint pour perpétuer plus longtemps avec la géopolitique, *la paix relative*, cette innovation d'une époque révolue où l'étendue des terres n'était même pas connue...

L'univers concentrationnaire n'est donc plus celui des camps, des goulags, ceux-ci n'étaient encore que des « modèles réduits » de la restriction progressive du territoire politique, d'où *cette désintégration en voie de généralisation* qui débute avec l'illusion de la décolonisation, se poursuit avec la dérégulation économique et monétaire ³, s'étend avec l'exigence de l'autonomie régionale, jusqu'à cette désurbanisation

1. En particulier dans l'océan Indien avec l'importance accrue des îles, Diego Garcia, les Seychelles, etc., mais aussi bien dans l'Atlantique Sud, avec l'île d'Ascension, les Malouines et jusqu'à l'Antarctique, plaque tournante de trois océans. Voir le texte de Paul Virilio, « le pôle Sud, toit stratégique de la citadelle planétaire » in *Libération*, 11 mai 1982.

2. D'où l'actuelle remise en cause des accords de Yalta, ainsi que les prémices d'une concertation américano-soviétique concernant le règlement de différends affectant leurs zones d'influence. Citons ici l'exemple des États-Unis « prêts à engager le dialogue avec l'Union soviétique, afin de désamorcer la crise en Amérique centrale » (Washington, 15 mars 1982).

3. Voir : « L'omission monétaire », rapport du F.M.I. sur les perspectives économiques mondiales, un article de Paul Fabra, *Le Monde*, 21 juillet 1981.

entrevue ici ou là ¹ dont le continent américain est le témoin, pour s'achever demain, dans l'anarchie « transpolitique », *l'inertie d'une guerre relative* dont le Cambodge a illustré l'utopie négative. La haine, l'horreur extrême de ce qui est proche, familial, ne sont que les conséquences indirectes et politiquement inaperçues des capacités logistiques à atteindre sans délai, les extrémités du monde. *Plus de délai, plus de relief*, le voisinage devient insipide, d'où ce repliement sur soi des communautés, ce confinement inertiel de *sociétés infiniment trop petites pour faire la paix civile*.

« *L'immédiateté est une imposture* », écrivait le théologien Dietrich Bonhoeffer. Cette imposture, nous en mesurons les effets pervers en observant que ce qui est *commun* est aujourd'hui disqualifié par l'immédiateté de ce qui ne l'est pas. Lorsqu'un utilisateur de la *Citizen band* explique par exemple que son émetteur-récepteur lui permet de parler « de préférence avec des gens qu'il ne connaît pas », d'entrer en communication « *hors de son cercle d'affinités géographiques* », cela signifie que ce qui n'est pas là, l'emporte de fort loin sur ce qui est présent... Finalement, ce qu'on a appelé « la pression de l'audiovisuel » n'est autre que l'expression du *déclin de l'unité de voisinage* et à travers lui, de la déchéance prochaine des politiques territoriales, d'où l'insidieux discrédit jeté,

1. Sur ce plan, les émeutes urbaines de l'été 1981, à Liverpool, Sheffield et Brixton dans la banlieue de Londres, indiquent clairement la tendance « postindustrielle ».

depuis plus de vingt années, sur l'extensivité géopolitique au bénéfice d'une intensivité transpolitique insoupçonnée, déclin de l'état de droit, dérégulation accélérée des différents systèmes gouvernementaux qui aboutissent, en ce moment même, malgré l'illusion des marchés internationaux, à l'inversion du principe agrégatif, fédératif ¹, dissociation propice, figure d'une *illusoire décentralisation qui n'est que le prolongement de la décolonisation libérale*, d'où l'infinie série de « divorces » opérés au nom des libertés, entre les sexes, les générations, les ethnies et les groupes sociaux, jusqu'aux plus vastes entités communautaires nationales, au profit d'une administration, ou plutôt d'un *empire du temps propre* dont l'évolution de la production industrielle permet déjà d'évaluer la nature, avec la précarité du statut des personnels *temporaires* astreints à la fois au chômage conjoncturel et aux *horaires intensifs*, sans rapports avec aucun cycle physiologique, aucun rythme culturel, puisqu'il est même question de supprimer le congé dominical afin de réaliser *l'aménagement d'un temps continu qui serait à l'intensivité transpolitique ce que l'extension coloniale et fédérale était hier à la géopolitique*.

Le redéploiement industriel illustre donc parfaitement ce phénomène de dissémination panique où la concentration accrue du pouvoir implique inversement la déconcentration géographique et transnationale des entreprises, l'anarchie économique et sociale la plus grande qui soit.

1. « *Se fédérer pour se séparer* », le curieux slogan des Séparatistes belges des années soixante-dix; voir aussi le projet de Marie-France Garaud de transformer la France en « *République fédérale* » (juin 1984).

On comprend mieux ainsi, le subtil détournement des procédures de libération qui conduit aujourd'hui des populations entières à devenir non seulement des *travailleurs migrants* astreints à la déportation industrielle, des *prolétaires intérimaires*, chômeurs d'un lock-out programmé à l'avance, mais également, de plus en plus souvent, des réfugiés, des exilés dans leur propre pays, ennemis ou plus exactement menace intérieure pour un pouvoir sans extériorité aucune où *les absents ont fatalement raison...*

En fait, cet obscurantisme reconduit assez bien la dichotomie du corps et de l'esprit, d'où le conflit, la concurrence inouïe qui s'ébauche entre « prêtre » et « guerrier » pour une suprématie dont l'*au-delà transpolitique* est l'enjeu, après l'extinction des convoitises et des contraintes géopolitiques ici-bas. Désormais, l'ascèse s'étend à des domaines insoupçonnés. Avec la propension des « techniques avancées » à annuler l'espace et le temps des longues durées, *moins c'est plus*¹, l'inversion écologique devient le critère d'une logistique globale (écologistique) où « *c'est renforcer l'État que de faire moins pour faire mieux*² », tout ceci parce que la télé-informatique ouvre des perspectives inquisitoriales sans commune mesure avec aucune autre capacité de contrôle, d'où ce déclin de la coexistence réelle et de la cohabitation³ au dou-

1. Mies van der Rohe.

2. Gaston Defferre, ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation du gouvernement Mauroy.

3. D'où cette crise de l'*aménagement du territoire*, l'incertitude quant à l'avenir des grandes agglomérations urbaines issues de l'ère industrielle dont les *plans de défense civile* (américain ou soviétique) sont un symptôme; comme si l'objectif réel de ces mesures de protection antinucléaire n'était rien d'autre que le condi-

teux avantage commun d'une distanciation « post-politique » où l'ancien renfermement devient un pur et simple renoncement, un grand « lâcher tout », au nom de la libération des tutelles : mensonge, imposture d'une immédiateté qui rendra esclaves des populations surnuméraires bientôt privées de « droits civils ». Il faudrait enfin cesser de nous abuser, ne plus prendre pour un désir d'émancipation, une volonté d'*autonomie*, ce qui n'est en fait que la recherche désespérée d'une *inertie* qui s'étend déjà par-delà les limites géopolitiques, pour atteindre maintenant toute délimitation. *L'imperceptible disqualification de l'environnement proche par l'accélération des transports et des transmissions atteint aujourd'hui la nature foncière du politique.* L'invention, somme toute originale de l'inscription des lois, des droits et des devoirs de chacun, non seulement sur des tablettes d'argile, mais dans la configuration précise d'une ville ou d'un cadastre, a tellement marqué l'histoire des nations et la mémoire des peuples, que nul ne semble s'apercevoir de sa progressive disparition, ainsi que de l'imminence d'un aménagement du temps, d'une *chronopolitique de l'urgence*, excluant toute autre représentation.

Le « Kampuchéa démocratique » peut ici servir à analyser la fin de la territorialité politique. Plus de trente années après Auschwitz, il constitue en effet, la maquette grandeur nature d'un *État suicidaire* capable d'exterminer près de la moitié de sa population en moins de trois ans, et cela, hors de toute

tionnement progressif des populations à l'évacuation des cités, évacuation nécessitée par un redéploiement « postindustriel » imminent.

sanction puisque certains responsables de l'Angkar osent encore intervenir à l'ONU avec l'assentiment de l'Occident...

L'importance déterminante de l'idéologie socialiste dans l'expérience cambodgienne permet hélas, de tirer des leçons d'ordre général s'appliquant à nombre de situations contemporaines. Dès les premiers jours du pouvoir Khmer rouge, on assiste, non pas comme on l'a prétendu, à un phénomène concentrationnaire comparable (compte-tenu de l'exiguïté du pays) à celui qui avait vu la création de camps d'extermination à l'intérieur de l'Allemagne nazie, mais à un mouvement radicalement inverse de *déconcentration* atteignant simultanément toute agglomération. *Mettre le peuple en marche* cesse d'être une métaphore pour devenir une réalité logistique totale, puisque l'exode est devenu l'arme absolue d'une révolution où la *désurbanisation* doit assurer, non plus la justice des classes, mais « la vengeance des classes »¹ en départageant le bon grain de l'ivraie, autrement dit : le peuple ancien des campagnes du peuple nouveau des villes. La « libération » du Cambodge voit donc la fin de l'opposition ville-campagne et la *décentralisation* la plus radicale qui soit. Avec l'évacuation, le déménagement de la capitale politique, *la révolution devient une religion efficace et le pays, un purgatoire* où la justice n'est plus qu'expéditive pour un peuple corrompu par la consommation, l'argent et les mœurs d'une proximité urbaine perçue comme réactionnaire.

1. Pin YATHAY, *L'utopie meurtrière*, récit d'un rescapé du génocide cambodgien, Robert Laffont, 1980.

« Observez la différence entre la révolution et la religion, expliquent les Khmers rouges, dans le bouddhisme, le pécheur était condamné longtemps après avoir commis son péché : le châtement était remis à plus tard, dans une prétendue autre vie, c'était un sursis qui pouvait s'éterniser. Cela encourageait les gens à commettre d'autres péchés, ils ne savaient jamais à quel moment ils allaient être punis. Or, la révolution a supprimé cette attente, l'homme coupable d'une faute grave est immédiatement châtié, il n'attend pas, voilà la vraie justice : la révolution vous purifie plus vite que la religion ¹. »

L'absence d'incarcération étant le corollaire de ce postulat, la dérégulation devait bientôt atteindre, non seulement la morphologie urbaine, l'infrastructure territoriale héritée d'un passé abhorré, mais l'ensemble des contraintes institutionnelles, d'où la disparition, en même temps que des prisons, des pièces d'état civil, des actes de naissance...

L'utopie du socialisme militaire khmer se signale donc d'abord comme l'atopie d'un pouvoir eschatologique décidé à hâter le Jugement dernier.

L'instantanéité est donc au « guerrier » ce que l'éternité est au « prêtre ». Plus de délais, plus de relief ! la mise à niveau du « peuple de base » exige l'inertie d'une *autosubsistance* absolue, dans des villages isolés où aucun déplacement n'est permis, aucun temps libre toléré et où l'essentiel des tâches communautaires est consacré à de gigantesques travaux d'irrigation, dans un pays étanche où les

1. « L'utopie meurtrière des Khmers rouges », un article du même auteur, publié par *La quinzaine littéraire*, numéro spécial du 1^{er} août 1981 : « La cité idéale ».

communications sont bannies, les voyages interdits... *la dictature du mouvement de libération conduit donc à la fixation*, une fixation pathologique qui atteint les mentalités et l'activité au sein d'une *société sans classes* mais aussi sans étendue et sans épaisseur, où tout est immédiat, d'où l'inutilité pratique d'une quelconque délimitation foncière, d'une quelconque distinction hiérarchique ou sociale, puisqu'on verra disparaître jusqu'à l'impôt.

L'exiguïté géographique du Cambodge et sa faible démographie facilitant la « réduction », le pays réel devient sa représentation, *une représentation privée de dimensions où chaque camp agraire s'identifie au kampuchèa démocratique*. L'omniprésence fatale de l'Angkar en chacun d'eux réalise alors un confinement « stéréopolitique » où l'*autopunition* est l'impératif d'urgence d'une population devenue la matière première d'une épuration sans fin... issue d'une résistance populaire nécessaire, les paysans khmers ont seulement poussé à l'extrême, c'est-à-dire à l'absurde, une tendance que l'on peut observer *chaque fois que les luttes populaires s'organisent pour durer*. Contestataires d'un ordre injuste, les « militants » reconstituent alors la formation des castes « militaires ». Progressivement, le caractère politique de leur mouvement d'opposition est supplanté par un système militaire, voire radicalement militariste; ce que l'on peut actuellement vérifier en Irlande avec l'IRA, ou en Espagne avec le mouvement séparatiste basque de l'ETA, *se reproduit partout aujourd'hui du fait de la trop longue durée des antagonismes* résultant indirectement de la dissuasion nucléaire. Faute d'une capacité de production ou d'acquisition d'armements dissuasifs,

les mouvements d'opposition politique armés doivent absolument continuer le combat. *Pour chacun d'eux, quelles que soient les motivations idéologiques premières, la victoire s'identifie à la prolongation infinie du jeu de la guerre, d'une guerre permanente, autre nom d'une « révolution armée » qui devient ainsi un cercle vicieux où chaque protagoniste veut conserver à tout prix, avec la sécurité de l'emploi de son ultime « profession », ses armes et un pouvoir acquis tout au long des années de luttes fratricides*¹. L'incessant harcèlement des « militants-militaires » reproduit alors fidèlement l'effet de permanence de la guerre tribale dans les sociétés analysées par Pierre Clastres².

A l'inverse des « grandes guerres » extensives qui ont historiquement installé l'État politique unificateur, l'intensive « petite guerre » de guérilla s'oppose à l'État, c'est-à-dire, à la constitution d'une durable pacification politique, retombée dont la géopolitique tenait compte en marquant les limites d'influence respectives, en aménageant tout d'abord avec l'État-cité, un théâtre d'opérations stratégiques (l'enceinte fortifiée) fondé sur la primauté du centre sur la périphérie, et ensuite, avec les frontières, un territoire national où la ville dominait sur les campagnes, la capitale devenant elle-même un pôle politiquement surdéterminé.

La fin de l'extensivité des conflits recrée donc aujourd'hui les conditions d'un asservissement local

1. Pour vérifier ces assertions, il suffit de considérer le sort des Libanais aujourd'hui, incapables de sortir de la guerre civile, selon leur propre expression.

2. Il s'agit des deux derniers textes publiés par l'auteur avant sa mort accidentelle : *Archéologie de la violence* et *La guerre contre l'État*, revue *Libre*, 1977.

intense, la guerre de libération n'est plus qu'une libération de la guerre qui donne raison aux tenants de la non-violence politique.

Fondée sur le retour du primat « tactique » et l'autonomie de « groupes de base » numériquement restreints, à l'opposé des gros bataillons ou « groupes d'armées » dépendant stratégiquement d'un état-major, la guerre libre exige que le pouvoir disciplinaire nécessaire à l'action s'y ramifie en réseaux d'*autodéfense militaire* où la maîtrise est assurée par une infinité de délégués, petits « chefs de guerre » d'une néo-féodalité dont les actuelles revendications séparatistes ou fractionnistes sont évidemment le symptôme. La récente généralisation du terrorisme peut d'ailleurs s'expliquer par cette autonomie tactique retrouvée, cette *inertie locale* de « militants de base » échappant au contrôle démocratique, là où l'équilibre de la terreur se signale désormais par l'*inertie globale* d'une stratégie de dissuasion échappant elle-même, de plus en plus, au contrôle politique des différents gouvernements ¹ avec le constant développement des *armes nucléaires tactiques* de « théâtre », missile de moyenne portée, missile de croisière autoprogrammé et surtout « armes à radiations renforcées » soi-disant capables de restaurer la défensive, en permettant une *guerre nucléaire limitée*, autrement dit, le complément logistique d'un terrorisme domestique où l'État national deviendrait bientôt la cible d'un double assaut, l'otage d'un double enjeu : au nom des *idéologies de*

1. Le développement du « terrorisme » a pu paraître jusqu'ici le fait de minorités extrémistes, alors qu'il n'était que le reflet d'une montée aux extrêmes altérant les rapports de force et de pouvoir entre militaires et politiques.

la libération d'une part, au nom des apparentes nécessités dissuasives d'une *défense du monde libre* transcendant d'autre part, les options idéologiques d'États soumis au chantage des « nations capitales », autre dénomination des grandes puissances militairement surdéterminantes, à l'Est comme à l'Ouest.

Ainsi, la dissuasion s'étend-elle progressivement à tous les niveaux géostratégiques de l'armement nucléaire ou conventionnel et à tous les degrés géopolitiques, depuis les traditionnels moyens diplomatiques jusqu'aux actions individuelles et autres « attentats d'État »¹.

Comme le déclarait publiquement, au cours de l'été 1981, le général américain Bennie Davis, chef d'état-major du Commandement stratégique des fusées intercontinentales : « *Nous allons déléguer de plus en plus d'autorité aux responsables sur le terrain.* » Cette latitude désormais laissée aux commandants sur place², et jusqu'aux pilotes³, confirme, s'il en était

1. La prise d'otages de l'ambassade de Téhéran comme l'intervention avortée des Américains en Iran (voir à ce sujet : P. VIRILIO « Tabas, la stratégie de l'accident » in *Libération*, 7 mai 1980.) Mais aussi bien, l'acte de piraterie de la dictature argentine sur les Falklands, qui a eu lieu trois jours après la manifestation populaire de Buenos Aires, dont le slogan était : « Pain, Paix et Travail »... Il serait d'ailleurs fort long d'établir la liste précise des différents *attentats d'État*. Depuis une dizaine d'années en effet, on assiste à une inquiétante *prolifération d'actes de guerre sans guerre*, destructions, prises de gages, d'otages, etc., d'abord limités au Proche-Orient, ces pratiques s'étendent aujourd'hui à l'Europe et au monde entier.

2. L'affaire du sous-marin soviétique *Whisky 137*, échoué devant Karlskrona en Suède, avec à son bord des mines nucléaires, amena cette réflexion désabusée du général Gallois : « *Cet incident est la parfaite démonstration qu'il est impossible de contrôler les armes nucléaires.* »

3. L'escarmouche aérienne de l'escadrille des « As Noirs » du

besoin, la montée d'un interventionnisme devenu occasionnel, la notion d'acte de guerre accidentelle ou préventive, le retour à un activisme « tactique » favorisé par la trop longue durée des tensions (nationales et internationales), l'endémisme d'une guerre relative rendant par trop aléatoire toute autre stratégie que celle de « l'accident-test » ou de l'attentat, dont nombre d'affaires récentes indique le surgissement.

Peut-on envisager l'extension de la dissuasion sans comprendre, mais un peu tard, que la dite « dissuasion » n'était autre que la stratégie d'une guerre qui s'inscrirait moins dans son effectuation que dans sa préparation ? une préparation logistique qui serait en fait, sa perpétuation au-delà de toutes limites (économiques, politiques) entraînant fatal des sociétés industrialisées vers le non développement d'une croissance zéro où les exigences écologiques du Club de Rome seraient soudain renforcées par les impératifs « écologiques » de l'armée, les impérieuses nécessités d'une dissuasion généralisée ?

Déjà, au début des années soixante, l'abandon de la doctrine des *représailles massives* au profit de celle de la *riposte graduée* (flexible réponse) avait donné le signal de la montée en puissance, non plus des armements dont les capacités destructives allaient être constamment limitées, mais d'une « machine de guerre » scientifique et industrielle soi-disant capable

porte-avions américain *Nimitz*, abattant dans le golfe de Syrte des appareils libyens, sans que le président *Reagan* ait été averti de la situation.

de dissuader l'adversaire-partenaire d'un jeu de la guerre devenu militaro-économique dont le général Eisenhower, spécialiste de la logistique, avait lui-même dénoncé le projet, en quittant la Maison Blanche ¹.

Dans cette perspective, l'actuelle manipulation de l'opinion indiquerait surtout, une tentative d'enrôlement pour un nouveau bond en avant, l'annonce d'une nouvelle « révolution militaro-industrielle », avènement du troisième âge nucléaire ² et ceci, en

1. « Nous ne devons jamais permettre à cette alliance de mettre en danger nos libertés et nos méthodes démocratiques. Seuls des citoyens avertis et sur leurs gardes peuvent assurer une coexistence harmonieuse entre notre colossale machine défensive industrielle et militaire d'une part et nos buts pacifiques, de la sorte, la sécurité et la liberté pourront prospérer. » Discours du général Eisenhower, président des États-Unis, le 17 janvier 1961.

2. Voir le livre de C. DELMAS, *Le second âge nucléaire*, PUF, 1974. Le troisième âge, autrement dit la vieillesse de ce système d'armes, devant être selon nous caractérisé par les *armements à radiations et à rayonnements renforcés*, armes neutroniques, canons à particules, laser et autre *doomsday machine*... A ce sujet, le Pentagone a déclaré être bientôt en mesure d'effectuer des attaques nucléaires instantanées : *Programme Raigum*.

On comprend mieux ainsi l'actualité des débats sur la première frappe nucléaire, les appels de MM. Mac Namara, Georges Bundy, Kennan et Smith (ce dernier est un ancien négociateur des accords SALT I), invitant le président Reagan à renoncer au plus vite à la doctrine de la première frappe atomique, expliquant que : « le refus, traditionnel jusqu'ici, des puissances occidentales de s'engager à ne pas recourir les premières à l'arme atomique implique des risques inacceptables pour la vie nationale », et qu'un changement d'attitude sur ce point est aujourd'hui « le meilleur moyen de maintenir l'unité et l'efficacité de l'alliance atlantique ».

En fait, il ne s'agit pas pour ces *fauteurs de guerre* (on doit à MM. Mac Namara et Bundy de compter aujourd'hui les vecteurs stratégiques par milliers et non plus par centaines et à MM. Nixon et Smith, l'escalade qualitative cette fois des vecteurs nucléaires de haute précision ainsi que la multiplication des charges) de

pleine récession, dans une période de crise économique mondiale...

La menace sans cesse agitée d'une possible vitrification du sol européen, ne serait-elle pas une forme de sollicitation psychologique à l'organisation d'un nouveau Yalta?... « Yalta » certes un peu particulier, mais dont les accords bilatéraux de Moscou, en 1972, donnaient déjà un avant-goût, à côté des accords multilatéraux d'Helsinki, sans revenir ici sur le huis clos des rencontres de Genève entre Russes et Américains, ou encore, sur l'inutilité pratique de la conférence sur la sécurité européenne de Madrid... Un « Yalta » qui s'intéresserait moins, cette fois, à la délimitation de zones d'influence géopolitiques, qu'à la limitation de souveraineté des nations asservies au système des blocs... « Yalta » où le niveau de développement du mode de destruction prendrait soudain le pas sur celui du mode de production, New-deal d'une consommation militaire,

*prôner la paix, mais de faire semblant d'agir politiquement avec les bénéfices moraux, électoraux et autres que cela suppose, alors qu'aujourd'hui, chacun des partenaires/adversaires est contraint par la violence de la vitesse de délivrance nucléaire, soit de renoncer à l'escalade qualitative, autrement dit à la sophistication de la première frappe surprise (Programme Raigum), soit de renoncer définitivement au pouvoir politique de décision, d'où cette référence aux risques inacceptables pour la vie nationale... Il ne s'agit pas ici du risque des fusées soviétiques, ni non plus de celui, financier, de la course aux armements ou de la défense civile lui correspondant (le plan de sept ans du président Reagan), il s'agit d'abord de l'apocalypse transpolitique, la fin de tout délai de réflexion concernant le déclenchement des hostilités, la fin de l'initiative du chef de l'État décideur suprême de l'attaque comme de la riposte nucléaire, au bénéfice exclusif de l'instantanéité de la machine du jugement dernier, où l'ancienne « machine de guerre » devient soudain : la « machine de déclaration de guerre »... (à ce sujet, cf. le dernier chapitre de P. VIRILIO, *Vitesse et politique*, aux éditions Galilée, 1977).*

d'une économie de guerre pure, entre des partenaires-adversaires parvenus au comble du vide politique, entraînant à leur suite, l'effondrement de leurs « alliés », la faillite de leurs « satellites » devant l'impuissance à poursuivre plus longtemps : « Une course aux armements ne disposant d'aucune ligne d'arrivée. » (Général Buis.)

A ce titre, remarquons que si la dissuasion atomique a interdit la guerre totale, elle n'a jamais dissuadé de s'armer puisqu'elle contribue, à l'inverse, au développement exponentiel des techniques de guerre. En moins de dix années, les accords de limitation des armements stratégiques ont essentiellement abouti à la *multiplication de charges nucléaires miniaturisées et corrélativement, au perfectionnement du guidage des vecteurs de délivrance devenus de la plus extrême précision*, avec les conséquences désastreuses que cela suppose, en ce qui concerne l'efficacité pratique de la « première frappe » et donc, la crédibilité même de la dissuasion stratégique...

Contrairement aux affirmations de certains auteurs victimes de la désinformation ¹, le problème n'est plus celui d'une *stratégie quantitative* mais, depuis longtemps déjà, celui d'une *stratégie qualitative* ² qui

1. En particulier C. CASTORIADIS, dans son livre *Devant la guerre, les réalités*, Fayard, 1981.

2. Les délais de fabrication des sous-marins nucléaires lance-engins sont extrêmement révélateurs : « 13 mois ont séparé le " Terrible " du " Redoutable " (premier SNLE français), 17 mois, le " Foudroyant " du " Terrible ", 31 mois " l'Indomptable ", du " Foudroyant ", 42 mois le " Tonnant " de " l'Indomptable ", environ 60 mois (5 ans) " l'Inflexible " du " Tonnant " et près de 9 années sépareront le nouveau sous-marin de " l'Inflexible " qui ne sera prêt qu'en 1985. » Jacques ISNARD, « La défense nucléaire », un article paru le 6 décembre 1981 dans *Le Monde*.

déstabilise sans cesse la dissuasion nucléaire et contribue à l'avènement d'une économie de guerre, insupportable pour les États de moyenne puissance engagés dans la montée aux extrêmes d'une guerre économique absolue, où il n'y a ni amis, ni ennemis, mais seulement des *menaces* et d'abord la *menace d'armements* devenus les *ennemis réels de la souveraineté des sociétés*, non plus tellement de celles à qui ces armes sont destinées dans l'éventualité d'une agression, mais paradoxalement des sociétés qui les fabriquent ou contribuent inconsidérément à les produire *pour leur défense*.

La notion de *menace* qui caractérise aujourd'hui l'ambiguïté stratégique de la doctrine de la sécurité, contrairement à l'évidence politique de l'ancienne défense nationale, n'a pas permis la prise en compte de cette dimension « transpolitique » de la logistique globale, *stratégie de la perpétuation de la guerre dans la montée en puissance d'une programmation militaro-économique qui contribuera tôt ou tard, au non développement des États engagés dans la recherche et le développement d'un mode de destruction soi-disant dissuasif pour l'adversaire potentiel*, mais d'abord et surtout, pour la croissance et le progrès de la société que l'on prétend ainsi sauvegarder.

De même qu'à Yalta, en 1945, les accords entre « alliés » ont soumis des nations entières sous le vertueux prétexte d'assurer l'équilibre géopolitique entre les blocs Est-Ouest, de même en 1972, au nom d'un nécessaire équilibre des forces stratégiques américano-soviétiques, les accords de Moscou ont contribué à accentuer les risques « technologiques ». *La menace des moyens de dissuasion s'est accrue pour favoriser, avec*

la sophistication des armements, les capacités de la guerre pure, guerre à l'autonomie politique de pays en voie de totale disqualification du fait de leur prochaine impuissance à engager plus avant leurs ressources dans une surenchère militaro-industrielle qui constitue en elle-même, un risque majeur pour la survie économique et politique des États considérés, États européens qui se trouvent désormais beaucoup plus proches qu'ils ne le souhaitent, de ceux du tiers monde.

Les accords SALT et les négociations bilatérales de Genève visant à la préparation des futurs accords START ¹, bien moins que l'aube du désarmement universel, constituent en fait, *l'annonce de la troisième révolution du mode de destruction.*

Si la première révolution *militaro-industrielle* de 1870 a facilité l'essor de l'impérialisme colonial européen par le biais du développement de l'arme navale et du système ferroviaire et vu l'effondrement économique rapide de ce continent avec les conséquences de l'économie de guerre, au lendemain du premier conflit mondial, la seconde révolution *militaro-industrielle et scientifique* de l'après Seconde Guerre mondiale a entraîné en même temps que la décolonisation, l'assujettissement économique et culturel de ces mêmes nations européennes dans les secteurs d'influence des blocs de la coexistence pacifique totale, et ceci grâce à l'innovation terroriste de l'arme atomique et de la fusée stratosphérique.

Selon cette tendance, la troisième révolution devrait

1. START, sigle des négociations sur la réduction des armements stratégiques, les accords SALT ne concernant que leur *limitation*.

marquer la suprématie entière et définitive du mode de destruction sur les différents modes de production, déclaration de guerre pure au monde entier où par-delà des ennemis idéologiquement disparus, surgirait la menace de performances destructrices politiquement incalculables.

Dissuader à tous les niveaux consisterait alors à étendre le régime de la guerre pure à l'ensemble des activités productrices dans la perspective eschatologique et « postindustrielle » du non développement (économique et social) des forces productives, contamination de la pensée politique mais aussi et surtout, d'un discours scientifique définitivement engagé dans la négativité, dont certaines pratiques de contrôle militaire des ressources intellectuelles indiquent déjà l'extrême perversité ¹.

De fait, c'est cette situation agonistique qui nécessite et exige à court terme un *dernier Yalta* entre « grandes puissances » menacées d'impuissance politique dans leurs sphères d'influence. « Yalta » qui ne consisterait plus comme par le passé, à traiter entre « alliés-futurs ennemis » mais cette fois, entre « ennemis-futurs alliés », devant le risque non calculé d'une adversité interne foncièrement énigmatique : la science, l'improbable surgissement des connaissances. En effet, véritable redéploiement du « mode de destruction », la généralisation de la dissuasion à tous les niveaux

1. L'objectif ultime de la recherche militaire : « Centraliser toutes les informations scientifiques et assurer une veille tous azimuts, à la façon dont un système d'arme est asservi sur le radar qui balaye l'horizon. » J.-E. Dubois (directeur de la recherche militaire), cité dans le livre de G. MENAHEM, *La science et le militaire*, Éditions du Seuil, 1976.

d'armement, ne dissuadant cependant aucunement de l'invention d'armes nouvelles, ne dissuadant jamais de la découverte fortuite de moyens définitifs, utilisables par n'importe qui, n'importe quand, n'importe où (logique d'un terrorisme logistique devenu à son tour absolu), il s'agirait dans ces futures négociations, de tenter de s'entendre avant qu'il ne soit trop tard, sur le partage des responsabilités dans le contrôle des connaissances, face au dernier des « ennemis déclarés », la machine de guerre à l'œuvre dans une production scientifique en passe d'être investie par l'intelligence militaire. La tentative désespérée d'imposer non pas l'option zéro du non déploiement des armements, mais le degré zéro du développement des connaissances, crise définitive d'une « communauté scientifique civile réduite aux acquêts » dont l'échec de la recherche universitaire est déjà un symptôme, signe patent de la déchéance de l'intelligence politique, déclin d'un « État-providence » dénoncé par chacun, avènement d'un « État-destin » destiné à abolir avec le progrès des connaissances, la consommation civile, l'assistance sociale, au bénéfice d'une consommation militaire outrancière.

L'actuel débat d'opinion sur les risques des *transferts de technologie* à destination du tiers monde, mais aussi des pays de l'Est, auquel a pris part Caspar Weinberger, secrétaire américain à la Défense¹, indique clairement la tendance : à un clivage du monde qui s'établissait sur des données *idéologiques*, se substitue, peu à peu, un clivage fondé sur des consi-

1. A Munich, en février 1982, lors de sa participation à la « Wehrkunde Gesellschaft », association privée spécialisée dans les problèmes stratégiques.

dérations *technologiques*. Comme l'expliquait Raymond Aron, si c'est la démesure *technique* qui a mis hier les idéologies à la place des buts de guerre ¹, c'est la démesure *scientifique* qui installera demain l'idolâtrie technologiste (la croyance gnostique en une transcendance de la science) en lieu et place de l'économie politique. Improprement nommée « dissuasion » par les apologistes du feu nucléaire, la *guerre pure* n'est donc que l'émergence d'un culte, l'instauration d'un *messianisme militaro-scientiste* fondé sur les capacités logistiques de vecteurs d'extermination échappant au contrôle d'une intelligence politique dévoyée par le matérialisme, un matérialisme qui l'a progressivement détournée de la contemplation de la mort (individuelle et collective), contemplation qui entretenait pourtant des rapports étroits avec l'origine du politique. Impuissants, nous assistons donc aujourd'hui à une hybridation catastrophique, une fusion/confusion s'opère entre l'apocalypse mystique et la mystification apocalyptique d'un *culte de l'arsenal* analogue par bien des points au « cargo-cult » de la Papouasie ².

La participation, l'enrôlement de chacun, ne se fait plus dans une quelconque incorporation pour la défense de la nation, mais dans la conversion de masses

1. R. ARON, *Les guerres en chaîne*, Gallimard.

2. Le « culte du cargo » est un phénomène religieux, païen puis synchrétique, qui remonte à 1871 et s'étend sur plusieurs périodes curieusement marquées par les grands conflits mondiaux. A l'origine, il correspond à une sorte d'adoration des véhicules maritimes, d'où son nom, et ensuite, avec l'installation des bases aériennes du Pacifique, à un culte des véhicules aériens. Pour avoir plus de détails sur le mouvement « cargoïste », voir le livre de P. LAWRENCE, *Le culte du cargo*, Fayard, 1974.

contraintes d'adopter la *foi nucléaire*, l'espérance du salut par les vertus d'un armement absolu¹ où l'incessant renforcement des performances destructrices assume le rôle d'un foyer commun, *cratos* d'une cité transpolitique, privée à la foi de territoire et de corporéité, qui se construit par-delà le régime de la loi, dans un « acte de foi », un *autodafé* qui interdit tout raisonnement politique pour engendrer un régime de superstition panique fondé sous le signe de la *survie immédiate des corps* et non plus, comme jadis, sur la *survie postmortem de l'âme*.

Ce qui se joue donc, dans ce retour « écologique » aux régimes de simple subsistance et de non développement, dans cette parodie d'État religieux, c'est l'au-delà des perspectives progressistes, la fin de l'espérance d'un quelconque « paradis sur terre », d'une quelconque réussite économique et sociale, l'obscur avènement d'un *purgatoire universel* pour des populations surnuméraires privées de droit civil, sursis, suspense permanent, décomposition de la quotidien-

1. Au cours de l'été 1981, M^{re} Hunthausen, archevêque de Seattle, déclarait : « *La crise actuelle va bien plus profond que la politique. J'ai entendu beaucoup d'analyses politiques éclairées sur la situation nucléaire, mais leur élément commun est le désespoir. La course aux armements nucléaires peut additionner en quelques instants la violence de dizaines de milliers d'années élevée jusqu'à une puissance presque infinie. Mais la politique elle-même est sans puissance pour vaincre le mal en son sein, elle a besoin d'une autre dimension.* » Dénonçant avec le programme TRIDENT, l'aberration tragique de la doctrine de la première frappe, il concluait : « *Nous devons refuser d'encenser (et de nos jours l'encens ce sont les dollars de l'impôt), notre idole nucléaire.* »

Quelques mois plus tard, au printemps 1982, malgré l'indignation des églises américaines, le Pentagone décidait de baptiser le dernier sous-marin nucléaire : *Corpus Christi*.

neté dont nombre d'excès récents dénonce le scandale. *On imagine difficilement une société qui nierait le corps comme on a progressivement nié l'âme, c'est pourtant vers celle-ci que nous nous dirigeons.*

Table

AVANT-PROPOS	11
<i>L'entreprise des apparences</i>	13
PREMIÈRE PARTIE	33
<i>Métempsycose du passager</i>	35
<i>Le grand véhicule</i>	53
DEUXIÈME PARTIE	97
<i>Esthétique de la disparition</i>	99
<i>Du lieu d'élection au lieu d'éjection</i>	119
TROISIÈME PARTIE	141
<i>La dromoscopie</i>	143
<i>Lumière de la vitesse</i>	165
QUATRIÈME PARTIE	191
<i>L'horizon négatif</i>	193
<i>La conduite intérieure</i>	217
CINQUIÈME PARTIE	241
<i>Politique de la disparition</i>	243
<i>La stratégie de l'au-delà</i>	267

CET OUVRAGE
A ÉTÉ COMPOSÉ
ET ACHEVÉ D'IMPRIMER
POUR LE COMPTE DES ÉDITIONS GALILÉE
PAR L'IMPRIMERIE FLOCH
A MAYENNE LE 8 OCTOBRE 1984

N° d'éd. : 280.
N° d'impression : 22160.
Dépôt légal : octobre 1984.