



HAL
open science

Philosophie de la vitesse et futur de la mobilité

Adrien Tallent

► **To cite this version:**

Adrien Tallent. Philosophie de la vitesse et futur de la mobilité. Ana Paula Coutinho José Domingues de Almeida Maria de Fátima Outeirinho. Imaginaires du rail: Aiguillages critiques, Le Manuscrit, 2023, Exotopies, 9782304055108. hal-04370570

HAL Id: hal-04370570

<https://hal.science/hal-04370570>

Submitted on 3 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

PHILOSOPHIE DE LA VITESSE ET FUTUR DE LA MOBILITÉ

ADRIEN TALLENT

Sorbonne Université

Science, Normes, Démocratie

Quiconque a déjà vu un TGV passer à pleine vitesse a été fasciné par ce tube lancé à 300 km/h à travers la campagne. Indissociable de l'histoire industrielle de l'Europe, le train représente tout à la fois le passé et le futur de la mobilité. Il représente une certaine idée de la vitesse et de l'accélération du monde produite par la mondialisation et le capitalisme marchand. Il a permis de raccourcir les distances, de développer les échanges commerciaux et de personnes, le tourisme... Sur un réseau ferré composé de plusieurs milliers de kilomètres de rail, il y a plusieurs trains : il y a le train à grande vitesse qui file à 300 km/h et ne dessert que les grandes villes au détriment des petites gares ; le train régional et les trains urbains (le métro ou les trains de banlieue).

En 1828, Alexandre Dumas note qu'il faut quatorze heures de diligence pour faire Paris-Rouen, vingt ans plus tard il ne faut plus que trois heures et demie grâce au développement du chemin de fer (Dumas, 1989 : 512). Aujourd'hui Rouen est accessible en à peine plus d'une heure en train régional de Paris. Ce raccourcissement des distances a inévitablement des conséquences sur la vie économique, politique et sociale.

Mais la conséquence la plus directe se matérialise sur le temps. Très vite le déploiement à grande échelle du chemin de fer sur le territoire français rend nécessaire l'unification du temps à l'échelle du territoire. Le 14 mars 1891, l'heure légale est ainsi uniformisée sur tout le territoire. La France dans sa globalité adopte une heure unique et générale : celle de Paris (République française, 1891 : 9). La loi humaine du progrès impose ainsi un rythme à la nature. Alors que l'heure varie naturellement selon notre position sur le globe terrestre, la technique, ici le rail, impose une heure à tout un territoire. La France signifie par là son entrée dans l'ère industrielle.

Par la locomotive à vapeur et l'installation de rails, l'être humain a fait de la vitesse le moteur du progrès (Virilio, 1977). Le progrès c'est d'aller toujours plus vite, de raccourcir – voire de supprimer – les distances, les temps d'attentes, les pauses.

Mais cette philosophie, cette certaine vision du progrès est justement celle qui est bouleversée aujourd'hui. Jadis moteur de l'accélération du monde, le train devient le symbole du ralentissement nécessaire de celui-ci. Concurrencé par l'avion, il devient son alternative écologique et – même à grande vitesse – le représentant du *slow travel* (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011).

Penseur de la « dromologie », le philosophe et urbaniste Paul Virilio (1977 ; 1980 ; 1981 ; 1995 ; 2000 ; 2005 ; 2010) s'est tout particulièrement intéressé à l'accélération du monde sous l'impulsion de la mondialisation et des innovations technologiques. Le train à grande vitesse y a largement participé en rapprochant les grandes villes, en délaissant les petites gares, et en rendant la mobilité plus rapide, plus facile. Le rail a été pendant très longtemps le vecteur de l'accélération du monde.

Pourtant aujourd'hui, il représente une alternative *lente* et propose une véritable expérience de voyage du paysage qui défile à toute vitesse. La demande de trains de nuit représente ainsi un changement de paradigme dans la mobilité contemporaine (Woessner, 2022).

Le rail vecteur de l'accélération du monde

Parcourir le sol à 300 km/h dans un train est évidemment différent que de le parcourir à pied. Paul Virilio, architecte et urbaniste, a beaucoup réfléchi sur notre rapport à la vitesse, avec un concept : la « dromologie » (Virilio, 1977). Gouverner, c'est se mouvoir, « la vitesse, c'est le levier du monde moderne » (Virilio, 1981). Le pouvoir est dans la vitesse. Pour Paul Virilio, le défi majeur auquel les sociétés modernes sont confrontées est dans l'extraordinaire accélération du temps et du mouvement. La définition du pouvoir et l'objectif de l'homme depuis la révolution scientifique et philosophique entamée au XVIIe siècle étaient de maîtriser le temps et l'espace. « La politique, c'est la capacité d'aller chercher les biens, les richesses, les informations » (Virilio, 1981).

Virilio mettait en cause une « accélération sans décélération, c'est-à-dire une *hybris*, une démesure » (Evard, 2008 : 67). Il avait donné un nom à ce type d'organisation politique : la « dromocratie », c'est-à-dire le régime de la course. Aujourd'hui, on pense évidemment à la notion d'urgence et les multiples états d'urgence qui se sont succédés depuis quelques années pour lutter contre le terrorisme ou lors de la pandémie due au Covid-19.

L'accélération du monde sous l'effet de la technique

Le rail a justement représenté le raccourcissement des distances, la formation d'un *village global* (McLuhan & Fiore, 1967), l'interconnexion, mais aussi les inégalités entre les grandes villes et les périphéries... Pendant longtemps le train était le maximum de la vitesse possible pour un individu, il servait dès lors à la communication, aux échanges, aux voyages. Puis, il a lui-même ensuite été dépassé par l'avion. Sur le modèle de l'accélération physique des modes de transports, la vitesse est devenue le symptôme de la société telle qu'elle s'est développée notamment depuis le début de la première révolution industrielle.

Une énergie caractérise particulièrement ce changement d'époque vers l'accélération : l'électricité. Énergie d'ailleurs utilisée pour faire se mouvoir les trains sur le rail. L'arrivée du fluide électrique a fasciné la société de la fin du XIXe siècle (Garcia, 2016).

La révolution de la vitesse disqualifie la matière en transformant le monde en spectacle, en représentation. La matière perd sa valeur au profit de la lumière. Depuis le dix-huitième siècle, on voit réapparaître le culte de l'énergie, de la lumière (Virilio, 1981)

Cette envie d'aller toujours plus vite va alors de pair avec une intensification de nos vies. Cette accélération du rythme de la vie chez l'homme se manifeste alors justement dans l'arrivée du fluide électrique et la fascination que provoque l'électricité nouvelle dans les sociétés modernes. Ce phénomène est analysé par le philosophe et essayiste Tristan Garcia dans son ouvrage *La Vie intense* (2016) où il affirme que le développement de l'intensité électrique est devenu le propre de l'idéal moderne et où l'homme de cette époque est justement devenu un être en quête d'une vie toujours plus intense. En effet, n'ayant plus comme perspective le salut dans l'au-delà dans une vie après

notre mort¹, l'individu doit désormais se réaliser sur terre pendant sa vie, d'où une course à l'intensité, au toujours plus. L'être humain s'est mis à vivre dans la recherche systématique de l'accélération de son rythme de vie.

Une accélération sans fin

Cette norme de la vitesse est allée toujours plus loin. Au fil du XXe et désormais du XXIe siècle, le phénomène de réduction toujours plus forte des distances par une accélération de la vitesse s'est intensifié. L'accélération est devenue une norme (Rosa, 2012) sous l'impact du numérique et de l'extension de la rationalité scientifique.

C'est désormais le numérique qui prend le relais de cette course à la vitesse. Le numérique nous donne à vivre une fausse instantanéité (Virilio, 1995). Internet et les réseaux sociaux nous donnent une impression d'immédiateté erronée, une sensation de proximité en ayant atteint une vitesse absolue rendant possible la communication immédiate avec n'importe qui à plusieurs milliers de kilomètres de là où on se trouve. Cette pseudo-instantanéité nous donne alors des « illusions du temps zéro » (Virilio, 2000 : 97). Cette mondialisation du temps provoque une perte de repère de l'être et ne peut mener qu'au traumatisme. Désormais, l'exploitation des données et la vitesse de traitement de ces dernières par l'intelligence artificielle permettent une accélération sans précédent de la prise de décision.

Dès lors, nous pensons au travers de la *machine*. Theodor Adorno et Max Horkheimer dans *La Dialectique de la raison* annonçaient déjà que « la démarche mathématique s'est transformée pour ainsi dire en rituel de la pensée » (Adorno, Horkheimer, 1974 : 42). Le monde devient sous l'emprise totale de la technique. Or, ce mouvement incessant vers le progrès technique et technologique finit nécessairement par induire une rupture avec le monde. Désormais, « la compréhension du monde et les explications qui en résultent habitent désormais l'environnement temporel des *data centers* » (Coutellec, Weil-Dubuc, 2017 : 66).

Dès lors, les crises sont inévitables. Nous sommes ainsi confrontés à une double crise. La première est celle de nos modèles successifs qui, sous l'impulsion des innovations techniques, entrent en crise avant d'être remplacés par une nouvelle forme d'organisation. La seconde est la crise environnementale qui sonne comme un rappel que notre vitesse effrénée finira par définitivement dépasser ce que la nature fournit.

La vitesse : jusqu'où ?

Cette entrée dans des cycles de crise peut sembler constitutive du régime de la course dont nous parlions plus haut. La course à la vitesse a été la matérialisation physique et technique de l'idée de progrès et le rail en a été l'élément moteur. Développer le chemin de fer signifiait connecter les villes, les territoires, permettre aux individus de se déplacer au sein du territoire national. Désormais, la fin possible d'un certain modèle de développement économique, environnemental et social nous invite à questionner le futur de la vitesse. Jusqu'où irons-nous ? Allons-nous poursuivre notre course coûte que coûte ? Ou bien pouvons-nous espérer changer notre vision ?

¹ La fin du XIXe siècle coïncide justement avec une sécularisation avancée des sociétés occidentales jusqu'à la séparation de l'Église et de l'État en 1905. De ce point de vue, l'approche nietzschéenne représentée par « Dieu est mort » s'inscrit justement dans ce changement d'époque et le passage à une éthique de l'intensité telle que décrite par Tristan Garcia dans *La Vie intense*.

Dans la suite de cet article, nous explorerons les perspectives de cette course à la vitesse en partant des limites produites par la vitesse elle-même.

La vitesse engendre des inégalités

La vitesse est génératrice d'inégalités notamment dans la capacité à se déplacer. C'est ce que démontre David Goodhart lorsqu'il oppose les *Somenberes* qui sont fixés à un et les *Anymberes*, ces citoyens du monde qui se déplacent facilement d'une ville à une autre, d'un pays à un autre. La question de la mobilité ou non des individus se superpose alors avec un certain nombre d'enjeux politiques que rencontrent les démocraties occidentales depuis quelques années (Goodhart, 2017). Cette grille de lecture apporte alors des éléments d'explication à propos du vote pour le Brexit, du mouvement des Gilets Jaunes, de l'élection de Donald Trump... La vitesse est politique.

L'exigence de vitesse a contraint à une sélection dans la desserte des territoires. Ainsi, l'urbanisation du monde occidental moderne et le développement du chemin de fer à grande vitesse ont consisté à lier les grandes villes entre elles au détriment des campagnes (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010). La mise en concurrence du train à vitesse réduite par le développement de l'automobile a ainsi achevé l'utopie d'un accès généralisé au rail (Sideris et al., 2012). Si bien que la France est passée de presque 70 000 kilomètres de rail à son pic dans les années 1920 à 28 000 kilomètres aujourd'hui - dont 24 000 kilomètres ouverts au trafic voyageurs (Auphan, 2002). Sur ces 24 000 kilomètres, seuls 2 700 sont des lignes sur lesquelles circulent les trains à grande vitesse (SNCF Réseau, 2023). Après avoir visé l'accessibilité généralisée via « la prolifération des points d'arrêts afin que le plus grand nombre possible d'usagers dispose d'un accès aisé au réseau », l'optimisation de la vitesse a impliqué à l'inverse la réduction de ces points dans un objectif d'efficacité du système ferroviaire (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010 : 9).

L'avion est encore davantage inégalitaire et est intimement lié au *village global* (McLuhan, Fiore, 1967) qui réunit les élites mondialisées dans les grandes villes à travers le monde. Le train reste plus populaire et accessible que l'avion. D'où le fait, que, dans le contexte d'une augmentation des coûts de l'énergie, l'Etat - aussi parce qu'il possède l'entreprise et lui sert de garant financier (Finez, 2014) - cherche à contraindre la hausse des billets de train et que jamais il n'est question d'encadrer les billets d'avion (Fay, 2022). L'enjeu de la tarification du train n'est pas un problème nouveau et s'est posé dès les prémices du chemin de fer, au milieu du XIXe siècle (Grall, 2003). Le rail est massivement utilisé pour se rendre au travail (notamment dans les grandes agglomérations) – l'Ile-de-France ne représente que 10% du réseau ferré national mais représente à elle-seule 80% du trafic quotidien de la SNCF (RER Eole, 2013) – mais aussi pour les séjours de loisirs en France (même si à ce niveau la voiture est largement devant). De fait, le rail est donc un enjeu politique. Une étude récente menée en France montre que 80% des trajets intérieurs se font en voiture, 11,5% en train (y compris le métro) et 1,5% en avion (Commissariat général au développement durable, 2020). La vitesse suprême de l'avion est ainsi réservée à une minorité d'individus. Demain, les vols spatiaux de tourisme promettent d'être réservés à une portion encore plus restreinte d'individus (Lehoucq, Rio, Graner,, 2020).

Il est ainsi intéressant de constater que l'intensité de la vitesse est elle-même inégale et indissociable de la hiérarchie sociale. En moyenne la vitesse de déplacement augmente avec le niveau de diplôme. « De manière générale, les plus riches et les plus diplômés se déplacent plus vite que les autres » (Forum Vies Mobiles, 2020 : 5). Si l'on ne s'intéresse qu'aux Français en emploi, la relation est encore plus forte : plus on est dans une position élevée en termes de revenus et de

diplôme, plus on se déplace vite – la différence est alors entre 40 km/h et 64 km/h. Les classes populaires sont également celles qui se déplacent le plus dans le cadre du travail (Forum Vies Mobiles, 2020).

La vitesse engendre des peurs

Avec l'accélération, la vitesse est devenue source d'inquiétude et l'heure est à la sécurité. Paul Virilio affirmait justement que nos sociétés de la vitesse sont aussi des sociétés de l'accident. Aristote en son temps expliquait déjà dans quelle mesure toute puissance, toute production, tout « agir productif », toute technique, est en soit une « puissance des contraires » (Aristote, 1986 : 518). Chaque objet peut être chacun de ses contraires qui ont chacun une puissance sur lui. Dès lors, toute invention peut être, selon son usage, source de bien-être ou de malheur, de libération ou d'asservissement. Paul Virilio, reprenant Aristote, montre alors que toute invention suppose l'existence – au moins théorique – d'un « d'accident » qui lui est propre. D'une certaine manière, inventer le train, c'est inventer le déraillement, inventer l'avion, c'est inventer le crash aérien, etc (Virilio, 2005 : 27). Le progrès technique a consisté en la multiplication des inventions techniques, et donc, en la multiplication des accidents qui deviennent dès lors une caractéristique de l'idée de progrès. Avec le progrès, l'accident n'est plus seulement dû au hasard, il devient au contraire systémique, automatique. Les accidents – y compris les accidents écologiques – deviennent l'accomplissement de l'idéal technique de la vitesse (Virilio, 2005).

Cette vitesse s'accélère encore et ne se limite plus aux transports. Dans un souci de rapidité, d'efficacité, les hommes ont aujourd'hui délégué leur pouvoir aux machines, qui peuvent traiter en quelques nanosecondes un nombre immense de données. On pense tout au travers de la technologie. Pour le philosophe et artiste James Bridle, désormais nous agissons comme si tout se passait par le calcul, par la *machine* à qui nous déchargeons notre processus décisionnel et notre responsabilité (Bridle, 2022 : 57). Désormais, tout passe par la donnée et son traitement par l'intelligence artificielle. Mais cette pensée nous enferme et nous détermine. « Parce que les instruments déterminent ce qui peut être fait, ils déterminent aussi, dans une certaine mesure, ce qui peut être pensé » (van Helden, Hankins, 1994 : 4).

Or, la vitesse est la source d'un sentiment de terreur, de peur, qui semble intrinsèque à l'ère du progrès moderne. Cette peur ne peut pas être comprise sans comprendre la vitesse, l'affolement qu'elle génère et dont elle est le reflet ainsi que le fait que les individus soient en permanence pris de vitesse par les innovations techniques (Virilio, 2010). La terreur devient alors le corollaire du mouvement, de l'accélération.

La terreur comme réalisation d'une loi du mouvement, dont la fin ultime n'est pas le bien-être des hommes, ni l'intérêt d'un seul homme, mais la fabrication du genre humain, élimine tout individu au profit de l'espèce, sacrifie les "parties" au profit du "tout" (Arendt, 2002 : 820)

L'enjeu ne devient pas tant le bien-être particulier des individus mais le progrès général, la marche en avant scientifique et économique. C'est ce qui se passe en ce moment à travers l'accélération de l'information, du traitement des données (personnelles ou non)... Aujourd'hui nous sommes de plus en plus pris de vitesse. Le développement numérique dans le secteur de l'intelligence artificielle provoque jusqu'à notre prise de vitesse intellectuelle. Cette prise de vitesse déjà décrite par Paul Virilio est la caractéristique fondamentale de notre époque pour Bernard Stiegler. Notre société contemporaine est une société de la disruption (Stiegler, 2018) : il s'agit de

tout disrupter, d'aller toujours plus vite. La *disruption* est « ce qui va plus vite que toute volonté, individuelle aussi bien que collective » (Stiegler, 2018 : 23-24). Dès lors s'engage une course-poursuite entre le droit et les innovations liées à cette disruption. Les vides juridiques créés sans cesse par la disruption ne sont comblés que plus tard lorsqu'un nouveau vide apparaît et ainsi de suite. A large échelle, l'accélération entraîne une forme de dissolution de l'Etat qui s'agit de toujours *réformer* (Astor et al., 2023 : 62). Nos sociétés ne sont plus vraiment des sociétés mais des agrégations d'individus de plus en plus *désindividué*s – leurs données sont utilisées pour les déposséder d'une partie de leur choix, de leur volonté, de leur libre-arbitre en les automatisant (Stiegler, 2018 : 38-39).

Le temps machine jusqu'à la folie

Aujourd'hui donc nous sommes pris de court. Et si les transports étaient le secteur de prédilection de cette idéologie de l'accélération, désormais, celle-ci s'est étendue aux communications, à la prise de décision (juridique, entrepreneuriale...) pour atteindre, nous l'avons vu, les « illusions du temps zéro » (Virilio, 2000 : 97). Nous avons encore accéléré. Le traitement des données par l'intelligence artificielle va toujours plus vite et devient beaucoup trop rapide pour l'œil et le cerveau humain. L'accélération devient *cognitive*. Dès lors, de nombreux algorithmes gèrent des pans entiers de la société, de l'économie (O'Neil, 2016). C'est le cas notamment des algorithmes boursiers qui font que la quasi-totalité des actions échangées sur les marchés boursiers sont l'œuvre d'algorithmes qui génèrent des milliers de transactions par secondes. Notre principe d'accélération nous dépasse et la vitesse de référence devient celle de la machine. Dès lors, le rythme imposé par la *disruption* devient le rythme constitutif de nos sociétés contemporaines et mène les individus à la folie en les dépossédant de leur capacité de pouvoir exercer leur raison sur le monde. La disruption produit et installe de fait une société automatique et transforme le capitalisme en un capitalisme computationnel où le temps machine s'impose (Stiegler, 2018 : 72). Les évolutions techniques et l'utilisation de plus en plus répandue des probabilités dans les organisations conduisent dans un premier les temps modernes a une forme de « folie réfléchi » (Sloterdijk, 2006 : 125) en venant court-circuiter en permanence la *psyché*. Désormais confrontés aux innovations techniques numériques, cette folie réfléchi devient une « nouvelle folie ordinaire » (Stiegler, 2018 : 196). Aliéné par la technique, les individus sombrent dans la folie (Astor et al., 2023 : 62).

Mais décélérer, abaisser le rythme de l'accélération n'est pas chose aisée. Nous pouvons trouver au moins deux raisons à cela. La première concerne l'habitude - ou les modèles de gouvernement. En effet, de nombreux responsables politiques prennent désormais pour unique modèle celui de l'entreprise qui impose des exigences de rentabilité, de rapidité et de tangibilité (Timsit, 2004). Mais ce paradigme ne saurait s'appliquer tel quel dans les domaines de la santé ou de l'éducation par exemple. La seconde concerne l'évolution de notre société dans sa relation à la technique. Toutes les accélérations font système et nous sommes nous-mêmes devenus des rouages d'une *machine*. La technique, ce n'est pas simplement les innovations mécaniques, mais un système englobant qui isole l'individu du milieu naturel et qui implique qu'il ne peut plus penser en dehors du système (Ellul, 2012).

Le train comme représentant de cette philosophie

Le train à grande vitesse a largement participé à cette philosophie de la vitesse en rapprochant les grandes villes, en délaissant les petites gares, et en rendant la mobilité plus rapide, plus facile. Mais le rail porte une ambivalence. Le train c'est le train à grande vitesse (TGV) de la SNCF qui bat le record de vitesse pour un train à 574,8 km/h en 2007 mais le train c'est aussi les petites lignes, à vitesse réduite représentées par les trains de banlieue, les trains régionaux qui donnent à voir des paysages, sillonnent les territoires parfois délaissés par les citadins et qui sont bien souvent ceux qui ont vu leurs lignes être fermées faute de rentabilité (Facchinetti-Mannone, Bavoux, 2010). Dès lors, si le train représente un certain passé de la course à la vitesse, il semble pouvoir en représenter également le futur, celui d'une vitesse plus réduite, plus sobre.

Poursuivre la course à la vitesse ?

Le futur de la vitesse est également le futur du train. Nous pouvons évidemment penser aux célèbres projets Hyperloop portés par différentes entreprises et entrepreneurs comme Elon Musk ou Richard Branson et sa société Virgin Hyperloop. Lorsqu'il annonce sa vision en 2013 par le biais d'un « concept paper » de 57 pages, Elon Musk promet de rejoindre San Francisco à Los Angeles en moins de trente minutes et à plus de 1 200 km/h dans des capsules reposant sur des champs magnétiques et installées dans un double tube surélevé et vidé de son air (Musk, 2013). Depuis, les différents projets d'Hyperloop se sont néanmoins heurtés au mur de la réalité avec de nombreux problèmes économiques, industriels, technologiques et environnementaux (Premsagar, Kenworthy, 2022). Plus récemment Elon Musk a exprimé le projet d'une fusée reliant Paris à New York en trente minutes et à une vitesse de 27 000 km/h (Piquart, 2022). Ces innovations, bien que peu crédibles, correspondent au rythme actuel de l'innovation, d'accélération et de réduction des distances – entre les principales villes nationales et mondiales au détriment d'un maillage des territoires.

Mais cette course à la vitesse est-elle vraiment le but que l'on doit poursuivre ? Dans le cadre de la crise climatique, nous assistons à une redéfinition de notre rapport à la nature et donc à une possible redéfinition de notre rapport à la vitesse.

Vers la fin de la vitesse ?

Aujourd'hui, le train représente une alternative *lente* à l'avion et propose une véritable expérience poétique et cinématique de voyage (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011). Paul Virilio rapprochait l'expérience de voir son visage en surimpression sur les vitres d'un train par-dessus le paysage défilant à toute vitesse de celle des films de cinéma (Virilio, 1980 : 66-67).

Deux raisons se détachent qui laisseraient entendre que cette course à la vitesse est en déclin. La première serait une entrée dans une *ère du service*. Aujourd'hui, on assiste à un changement de paradigme. Désormais on raisonne davantage en termes de service. Le développement technique des dernières années a servi à d'autres choses que l'accélération. Le record de 574 km/h pour le TGV français date de plus de quinze ans, pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas cherché à battre ce record depuis ? Parce que les investissements ont été faits ailleurs : sièges, prises électriques, climatisation, prix, consommation d'énergie, wifi, design... De la même manière, pourquoi n'a-t-on pas cherché à reproduire le Concorde en service de 1976 à 2003 ? Techniquement, nous pouvons le produire de nouveau. Mais sans doute est-il trop cher à produire et à entretenir, trop gourmand en énergie, pas assez rentable... Dès lors, la course à la vitesse est-elle un objectif en

soi aujourd'hui ? Plus forcément. Le retour en grâce du train de nuit (Woessner, 2022) aujourd'hui montre que la vitesse n'est pas le seul critère.

La seconde explication est écologique. La vitesse est un objet politique et écologique. Le secteur des transports représentait en 2019 31% des gaz à effet de serre (GES) émis en France. Le ferroviaire émet seulement 0,3% des GES du secteur, alors qu'il transporte 11% des voyageurs et des marchandises (Commissariat Général au Développement Durable, 2021), un argument de poids en faveur de son développement face à l'aérien et à l'automobile. Les contraintes écologiques aujourd'hui semblent entrer en contradiction avec la notion de vitesse pour lui remplacer une idée de sobriété. Les nouveaux TGV M présentés par la SNCF en 2021 auront la même vitesse de pointe que les TGV actuels mais ils seront plus sobres dans leur consommation d'énergie, signe d'un changement des priorités (Béziat, 2021). Tout cela tend à démontrer que la course à la vitesse n'est plus fondamentalement opérante. Les innovations technologiques sont en réalité à placer dans dynamiques historiques, le plus souvent dans le cadre d'une concurrence effrénée entre les acteurs économiques et politiques ou d'enjeux géopolitiques.

Pour autant, un obstacle majeur se dresse devant ce nouveau paradigme de la sobriété : « l'accoutumance à la société technicienne » (Ellul, 1976 : 25). L'accumulation des expériences de vitesse depuis plusieurs siècles maintenant, ou pendant plusieurs décennies à l'échelle humaine, produit une accoutumance. Nous nous sommes accoutumés à la vitesse que nous associons au progrès et à la liberté de se déplacer, de communiquer. Et n'importe quel retour en arrière est perçu par les individus comme un renoncement, voire une régression. Cette accoutumance, cette urgence d'aller toujours plus vite, nous empêche de considérer clairement les bénéfices d'une réduction de la vitesse. Sur l'autoroute, la réduction de la limite de vitesse de 130 à 110 km/h permettrait par exemple une économie de carburants de 16% par kilomètre parcouru tout en n'allongeant que très modestement le temps de parcours (Cerema, 2021).

Il est nécessaire de démystifier les bénéfices d'une augmentation de la vitesse. L'idée que l'augmentation de la vitesse rime avec réduction des temps de trajets est faux dans les milieux urbains. Cette assertion se vérifie seulement si elle concerne une minorité d'individus puisque plus il y aura d'automobilistes, plus il y aura d'embouteillages qui réduisent alors *de facto* la vitesse réelle. Pourtant, l'augmentation de la vitesse a souvent été vue comme une solution à beaucoup de problèmes urbains. Ce mythe a ainsi été fondé sur une *culture de la vitesse* qui associait la vitesse à la liberté et les accidents, non pas à cette vitesse mais aux mauvais conducteurs et aux comportements des piétons (Tranter & Tolley, 2020). Cette augmentation de la vitesse a alors permis aux villes de s'étendre toujours plus loin, rendant toujours moins accessibles les espaces naturels pour les citadins ainsi que la pratique de la marche ou l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens, deux activités physiques améliorant la santé.

Conclusion

Le rail représente donc tout à la fois le passé et le futur de la mobilité, le passé et le futur d'une philosophie de la vitesse en train de changer. Il a représenté l'histoire industrielle de l'Europe. Mais notre ère de l'accélération perpétuelle sous le coup des innovations radicales est peut-être sur le point d'arriver à son terme. En effet, différents impératifs nous invitent désormais à reconsidérer notre rapport à la vitesse, au premier rang desquels l'écologie et l'exigence de sobriété (dans la vitesse et dans les déplacements lointains) qu'elle contient. La course à la vitesse a été portée par les révolutions industrielles successives. Voiture, train, avion, l'humanité industrielle moderne a

cherché à se déplacer toujours plus vite et toujours plus loin. La révolution numérique a, elle, rendu possible une *accélération cognitive* sans précédent en offrant une instantanéité dans les communications, dans la collecte des informations et dans leur traitement. Les sociétés sont entrées dans l'ère de la *disruption* (Stiegler, 2018) plongeant les individus dans la folie. L'exigence écologique de sobriété offre ainsi la possibilité à l'humanité de ralentir la cadence industrielle certes, mais également la cadence de la vie humaine, prérequis à une appréciation rationnelle des enjeux politiques, économiques et sociaux contemporains.

texte publié aux éditions Le Manuscrit

Références bibliographiques

ARISTOTE. 1986. *Métaphysique*, trad. Jules Tricot, Paris, Vrin.

ASTOR, Dorian, GENEL, Katia, LILTI, Antoine, NEIMAN, Susan, TALLENT, Adrien. 2023. « Les ambivalences du progrès », *Revue Esprit*, 1-2, pp. 57-74.

ADORNO, Theodor, HORKHEIMERR, Max. 1974. *La dialectique de la raison*, KAUFHOLZ, E. (trad.), Paris, Gallimard, coll. « tel ».

ARENDET, Hannah. 2002. *Les Origines du totalitarisme*, BOURETZ, P (dir.), BOURGET, J-L. DAVREU, R. GUÉRIN, A. LEIRIS, M. LÉVY, P. POUTEAU, M (trad.), Paris, Gallimard, coll. « Quarto ».

AUPHAN, Etienne. 2002, « L'apogée des chemins de fer secondaires en France : essai d'interprétation cartographique », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25, pp. 24-46.

BÉZIAT, Eric. 2021. « La SNCF et Alstom dévoilent le futur train à grande vitesse », *Le Monde*, <https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/05/27/alstom-et-la-sncf-devoilent-le-futur-train-a-grande-vitesse_6081687_3234.html> [consulté le 23 avril 2023].

BRIDLE, James. 2022. *Un nouvel âge des ténèbres*, SALTEL, B. (trad.), Paris, Allia.

CEREMA. 2021. « Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence », <[Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence | Cerema](#)> [consulté le 24 avril 2023].

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. 2020. *Chiffres clés du transport Édition 2020*, <<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/datalab-66-chiffres-cles-transport-edition-2020-mars2020.pdf>> [consulté le 16 avril 2023].

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. 2021. *Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports*, <<https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les->

[emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports](#)> [consulté le 24 avril 2023].

COUTELLE, Léo, & WEIL-DUBUC, Paul-Loup. 2017. « Chapitre 7. Big data ou l'illusion d'une synthèse par agrégation. Une critique épistémologique, éthique et politique », *Journal international de bioéthique et d'éthique des sciences*, 28, 3, pp. 63-79.

DICKINSON, Janet E., LUMSDON, Les M. & ROBBINS, Derek. 2011. « Slow travel: issues for tourism and climate change », *Journal of Sustainable Tourism*, 19, 3, pp. 281-300.

DUMAS, Alexandre. 1989. *Mes mémoires, 1830-1833*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins ».

ELLUL, Jacques. 2012. *Le Système technicien*, Paris, Le Cherche Midi, coll. « Documents ».

ELLUL, Jacques. 1976. « La technique considérée en tant que système », *Les Études Philosophiques*, 2, pp. 147-166.

EVARD, Jean-Luc. 2008. « Entretien avec Paul Virilio », *Revue Conférence*, 27, pp. 59-79.

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, BAVOUX, Jean-Jacques. 2010. « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo*, 1-2, pp. 9-22.

FAY, Sophie. « Face à l'inflation, une complexe stratégie tarifaire à la SNCF », *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/11/18/face-a-l-inflation-une-complexe-strategie-tarifaire-a-la-sncf_6150588_3234.html [consulté le 28 avril 2023]

FINEZ, Jean. 2014. « La construction des prix à la SNCF, une socio-histoire de la tarification. De la péréquation au yield management (1938-2012) », *Revue française de sociologie*, 55, 1, pp. 5-39.

FORUM VIES MOBILES. 2020. *Enquête nationale mobilité et modes de vie 2020*, <<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35081-Enquete-mobilite-francais-forum-vie-mobiles-2020.pdf>> [consulté le 20 avril 2023].

GARCIA, Tristan. 2016. *La vie intense*, Paris, Autrement, coll. « Les Grands mots ».

GOODHART, David. 2017. *The road to somewhere. The populist revolt and the future of politics*, Londres, Hurst Publishers.

GRALL, Bernard. 2003. *Économie de forces et production d'utilités. L'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831-1891)*, VATIN, F. (rev.), Rennes, Presses universitaires de Rennes.

HELDEN, Albert van., HANKINS, Thomas. 1994. « Introduction: Instruments in the History of Science », *Osiris*, 9, pp. 1-6.

LEHOUCQ, Roland, RIO, Emmanuelle, GRANER, François. 2020. « Tourisme spatial : quand les plaisirs de quelques-uns polluent la planète de tous », *The Conversation France*, <<https://theconversation.com/tourisme-spatial-quand-les-plaisirs-de-quelques-uns-polluent-la-planete-de-tous-146552>> [consulté le 20 avril 2023].

MCLUHAN, Marshall, FIORE, Quentin. 1967. *The Medium is the Massage*, New York, Touchstone.

MUSK, Elon. 2013. « Hyperloop alpha », <[Hyperloop Alpha \(tesla.com\)](https://www.tesla.com/autopilot/hyperloop)> [consulté le 10 avril 2023].

O'NEIL, Cathy. 2016. *Weapons of math destruction. How big data increases inequality and threatens democracy*, New York, Crown.

PIQUART, Alexandre. 2022. « Paris-New York ou Washington-Kaboul en moins d'une heure, l'autre rêve militaire et commercial de SpaceX », *Le Monde*, <https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/12/15/paris-new-york-ou-washington-kaboul-en-moins-d-une-heure-l-autre-reve-militaire-et-commercial-de-spacex_6154551_3234.html> [consulté le 23 avril 2022].

PREMSAGAR, Smriti, KENWORTHY, Jeffrey. 2022. « A Critical Review of Hyperloop (Ultra-High Speed Rail) Technology: Urban and Transport Planning, Technical, Environmental, Economic and Human Considerations », *Frontiers in Sustainable Cities*, 4, pp. 1-14.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (tome 42, no 1383 à 1414). 1891. « Premier semestre de 1891 : les lois et décrets d'intérêt public et général », *Bulletin des lois de la République française sur Gallica*, Imprimerie nationale [consulté le 15 avril 2023].

RER EOLE. 2013. « Faits et chiffres », <<https://www.rer-eole.fr/faits-et-chiffres/>> [consulté le 15 avril 2023].

ROSA, Hartmut. 2012. *Accélération et aliénation. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, coll. « Théorie critique ».

SIDERIS, Anastasia, CUFF, Dana, HIGGINS, Timothy, & LINOVSKI, Orly. 2012. « Impact of high-speed rail stations on local development: a delphi survey ». *Built Environ*, 38, pp. 51–70.

SLOTERDIJK, Peter. 2006. *Le Palais de cristal*, trad. Olivier Mannoni, Paris, Buchet-Castel, coll. « Essais et documents - Maren Sell ».

SNCF RÉSEAU. 2023. « Le Réseau », <<https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau>> [consulté le 30 mars 2023].

STIEGLER, Bernard. 2018. *Dans la disruption. Comment ne pas devenir fou ?*, Arles, Actes Sud, coll. « Babel ».

TIMSIT, Gérard. 2004. « Critique de la gestion pure : la gestion du changement dans le secteur public des pays d'Europe occidentale », *Revue internationale de politique comparée*, 11, 2, p. 293-309.

TRANter, Paul, TOLLEY, Rodney. 2020. *Slow Cities: conquering our Speed Addiction for Health and Sustainability*, Elsevier.

VIRILIO, Paul. 1977. *Vitesse et politique. Essai de dromologie*, Paris, Galilée, coll. « L'espace critique ».

VIRILIO, Paul. 1980. *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, coll. « Le Commerce des Idées ».

VIRILIO, Paul. 1981. « Paul Virilio, philosophe de la vitesse », *Propos* recueillis par Christian Descamps, *Le Monde*, <https://www.lemonde.fr/archives/article/1981/09/07/paul-virilio-philosophe-de-la-vitesse_2715328_1819218.html> [consulté le 15 avril 2023].

VIRILIO, Paul. 1995. « Alerte dans le cyberspace », *Le Monde diplomatique*, 8, p. 28, <[Alerte dans le cyberspace !, par Paul Virilio \(Le Monde diplomatique, août 1995\) \(monde-diplomatique.fr\)](#)> [consulté le 14 avril 2023].

VIRILIO, Paul. 2000. « Les illusions du temps zéro », *Revue Esprit*, 1, pp. 97-104.

VIRILIO, Paul. 2005. *L'accident originel*, Paris, Galilée, coll. « L'espace critique ».

VIRILIO, Paul. 2010. « Interview “La vitesse réduit le monde à rien” », *Propos* recueillis par Laure Noualhat, *Libération*, <https://www.liberation.fr/societe/2010/07/03/la-vitesse-reduit-le-monde-a-rien_663490/> [consulté le 15 avril 2023].

WOESSNER Raymond. 2022. « Transport ferroviaire et territoires en France : vers la fin du tout-TGV ? », *Population & Avenir*, 758, 3, pp. 14-16.