



# La ville métaphysique

Texte: Gaston Carré

L'espace urbain propose au citoyen des moyens de communication inouïs, tout en le délivrant de ses nuisances les plus déplaisantes. La ville est câblée et branchée, nous offre ses réseaux et ses hotspots, tandis que trams et voitures électriques nous délestent du bruit, des odeurs, des collisions. Paradoxe: la voiture « intelligente » fait disparaître le conducteur à son tour, tandis que le piéton déjà s'efface dans le huis-clos de son smartphone, de sorte que la technologie abolit la communication au moment même où prolifèrent ses dispositifs.

La ville nous chante et nous enchante, promettant un bien-être, des « services », des « facilités » – la ville en somme annonce un confort, qui n'est pas le bonheur encore mais son glapis, sa périphérie. Qu'est-ce que le confort ?

Le confort, jadis, c'était un toit, un foyer et une cheminée, le confort aujourd'hui est un boulevard sans feux – le confort est un affranchissement, nous arrachant à la pesanteur des choses, aux contraintes du panneau, à la secousse du dos d'âne. Le confort était enjeu de nécessité, il est devenu la condition d'une félicité : nous voyons la jouissance comme un épanchement sans fin, jamais contrarié par les grumeaux du bitume ou l'interruptus d'une priorité à droite. Parcourir une avenue plane, sans restrictions ni radars, tel est en 2017 le privilège de la modernité, quand partout sont tombés les interdits, quand un chat écrasé est la figure

ultime du tabou et de l'ignominie. Conduire sans entrave, sans fin ni frein, plein pot vers l'éternité: Bachelard aujourd'hui se déplacerait en caisse customisée, saluerait une manifestation de l'Absolu dans une route sans virages, Nietzsche verrait dans l'absence de feux une preuve de la mort de dieu tandis que Sartre enfin admettrait la prévalence de l'essence sur l'existence.

Le confort comme liberté donc, comme arrachement, comme lévitation : visant l'abolition de toute contrainte comme de toute contingence, postulant un au-delà où s'anéantissent les normes et les choses, le confort est une aspiration métaphysique, et la ville une entité spirituelle. Pourquoi la ville? La spiritualité est solitude, la métaphysique une pratique de l'évitement, de sorte que c'est sur le plan de la circulation, tout naturellement, que le confort métaphysique trouve à s'investir.

## De la transfiguration de l'automobiliste...

L'évitement est la clé des arts martiaux, la circulation un art de combat. Une pratique de la menace et de l'esquive, de l'intimidation et du terrassement. La circulation c'est la guerre, oui, dans le goudron l'enfer c'est les autres et les autres deviennent aliénés. Voyez ce conducteur, sur votre côté, qui ronge son frein devant le passage pour piétons – vous le connaissiez en voisin, vous saluant le matin, paisible et pondéré, humain en somme, or le voilà qui éructe et fulmine, ses traits se décomposent, il devient fauve, il va happer ce piéton qui traîne. Le théâtre urbain, oui, est cette scène primitive où l'humanité retrouve ses pulsions les plus archaïques, attestées par les peaux de bête dont l'automobiliste garnit ses sièges, par mille fétiches prouvant que l'automobile est l'habitacle de la régression. Qui est le plus puissant, sur cette scène-là ?

C'est le déséquilibre du rapport de forces qui d'abord la caractérise : dans son armure de plus d'une tonne, ses calandres et ses 250 chevaux, c'est l'automobiliste qui longtemps fit la loi. Hier, au temps furieux des amazones cravachant leurs Mustang, temps sauvage des Huns à grosses caisses, des Attila de la Opel Ascona. Aujourd'hui par contre la donne a changé : la circulation génère ce phénomène dont les sociologues n'ont pas pris la mesure encore, qu'est l'inversion du rapport de suprématie entre homme et chrome – c'est le piéton, oui, qui désormais fait la loi. Comment ?

Sun Tzu affirmait que l'art de la guerre vise un effet maximal par un moyen minimal. Le piéton désormais c'est ça, ce phénomène de l'incommensurable disproportion, le piéton réalisant ce double prodige : il s'impose, avec des moyens sans commune mesure avec la cavalerie de l'adversaire : quelques bits lui suffisent à vaincre 250 juments. C'est l'électronique, on l'aura compris, qui autorise ce front renversé. L'électronique et ses merveilles, « wireless » et « bluetooth », dont la prononciation suffit à dire le caractère lifté, soufflé, soft, en adéquation avec une aspiration au confort qui devient l'autre nom de l'abstraction. Quel rapport avec la métaphysique ?

Voyez le GPS. Qu'est-ce que le GPS, en ville ? C'est l'obsolescence du panneau indicateur, la fin de l'agent auquel on demande son chemin, la péremption de la conduite dans sa matérialité – la bonne conduite aujourd'hui, la vertu citoyenne, c'est la conduite assistée par ordinateur, parce qu'elle évince le type qui vous envoie promener quand vous lui demandez la direction. Les capteurs, ensuite, entérinent la métaphysique du contournement : le conducteur n'a pas à acculer le piéton pour l'éradiquer, des capteurs le captent, et permettent de l'éviter. On se côtoie, on coexiste en paix,



Guy Hoffmann

on s'ignore : guerres et collisions supposaient la confrontation des regards, à hauteur d'homme, l'électronique abolit ce face-à-face, le conducteur examinant son ordinateur de bord et le piéton ses mails.

L'automobiliste cependant y perd : au temps présent de l'avancée conçue comme glisse, au temps de ces « gyropodes » et « hoverboards » qui accomplissent le rêve bachelardien d'une radicale fluidité, c'est le piéton ainsi doté, sur plateau ou deux roues, qui mène le jeu. Le hoverboard présente ce paradoxe : il est d'autant plus rapide qu'il bouge peu, il file droit et sans bruit, évanescant au point qu'on ne voit pas son déplacement. La vitesse change de camp, abandonne l'auto pour une planche ou deux roues, pendant que la perception du mouvement pour sa part est inversée : l'automobiliste en ville conduit mais n'avance pas, le citoyen en hoverboard est loin déjà mais n'a pas bougé.

“  
**La technologie abolit la communication au moment même où prolifèrent ses dispositifs.**  
”

### ... à la disparition du conducteur

Le gyropode est un mutant, mais le piéton aussi évolue : regard rivé à son portable, il ignore l'automobiliste, qui du coup doit lui prêter attention. Le piéton étant capté par le digital c'est le conducteur qui devient son vassal, le promeneur étant dans l'aléatoire, c'est le conducteur qui doit anticiper sa trajectoire. Longtemps le piéton lui fut soumis, conscient de son infériorité, aujourd'hui il file au ras des roues, désinvolte parmi les autos, narguant les conducteurs, leur impuissance, leur immobilité, tandis que lui file aux anges avec Nirvana dans les écouteurs.

Mais voyez : déjà le conducteur se rebiffe. L'automobiliste aussi veut la métaphysique, lui aussi aspire à l'abstraction. Que fait le conducteur face à la dématérialisation de ses vis-à-vis ? Il s'émancipe à son tour des contingences, s'arrache à la matière par acquisition d'une auto à pile, mue par la fée électricité, consacrant la circulation urbaine comme magie et enchantement. Voilà les « facilités » que la ville vous avait promises : ce sont les bornes pour recharger vos piles, pour accéder à cette manifestation ultime du merveilleux qu'est la circulation sans bruit, sans odeurs, sans vapeurs, sans insultes non plus, sans bagarres ni collisions. Dans la ville métaphysique, seul l'automobiliste subsiste dans sa matérialité.

Pour un temps encore, qui est compté. Car déjà la voiture « intelligente » élimine le conducteur à son tour, bouclant une boucle qui, de la dématérialisation à la désincarnation, parachève le fantasme d'une ville véritablement spirituelle. ♦