

CHAPITRE 1

VITESSE ET MODERNITÉ

*La vitesse et la réactivité sont les conditions essentielles du succès.
On en est presque au point où être le premier vaut mieux que d'être intelligent.*

Lou Gerstner, ancien président d'IBM

Le terme **vitesse** désigne la qualité d'un être ou d'une chose qui se déplace vite. L'adverbe **vite**, lui, vient du latin **visitus** et signifie **qui y voit bien**. Celui qui maîtrise la vitesse serait donc celui qui y voit clair, qui est plus efficace que les autres, plus performant. Défini de la sorte, nous comprenons alors beaucoup mieux pourquoi cette notion est tellement prisée aujourd'hui.

À cette définition première, il est essentiel d'ajouter le fait que la vitesse ne peut se mesurer que dans la relation entre deux phénomènes : en effet, si je parle de ma vitesse de déplacement, je la comparerai à celle d'un autre individu ou d'un véhicule, afin de déterminer ce qu'elle est et surtout si je suis plus ou moins rapide que ce à quoi je me compare. C'est la même chose pour ma vitesse de travail. Je ne peux la définir qu'en fonction de la vitesse de travail des autres ou de la norme qui m'est imposée par mes supérieurs. C'est donc le rythme auquel on accomplit une action qui est mesuré à travers cette notion. Et, force est de constater que depuis maintenant trois siècles, le rythme de nos sociétés n'a cessé de s'accélérer, la vitesse devenant au fil des ans un enjeu de plus en plus important. Et, si au départ il ne s'agissait que de comparaison pour pouvoir se situer dans un système, on réalise aujourd'hui que celle-ci a désormais laissé la place à une véritable compétition de tous les instants.

LA VITESSE, UN HÉRITAGE DE LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

Depuis les premières Révolutions Industrielles du XIXe siècle, et toutes les innovations technologiques qui s'en sont suivies, la fascination pour la vitesse ne s'est jamais démentie. Au contraire même, elle semble gagner en intensité au fil des découvertes.

L'expression révolution industrielle désigne l'ensemble de phénomènes qui ont accompagné, au fil des trois derniers siècles, la transformation du monde moderne, à travers notamment le développement du capitalisme, des techniques de production et des moyens de communication. Apparue d'abord au Royaume-Uni à partir de 1750, la première Révolution Industrielle concerne la mécanisation et plus particulièrement le développement des usines. Elle arrive ensuite en France en 1830. Le premier domaine à bénéficier de cette avancée est celui de l'industrie textile.

Grâce à la machine, on travaille plus vite, donc on produit plus. En utilisant la machine à vapeur, inventée par l'anglais James Watt en 1769, comme moteur des outils utilisés dans l'industrie, on parvient en effet à accroître considérablement la production.

Cette révolution va également bouleverser les moyens de transport. Avant le développement de ce qu'on appelle les technologies de déplacement rapide (dont le train est le premier exemple), la notion de vitesse n'entrait pas en compte dans les sociétés. C'était le déplacement qui était mis en avant, le voyage et ce qu'il permettait de découvrir qui étaient valorisés. En équipant la machine à vapeur de roues, on la transforme en locomotive, ce qui permet de voyager plus loin, mais aussi et surtout plus vite. Dès lors, le concept de voyage s'en voit modifié et la notion de vitesse fait son apparition dans le paysage. C'est ainsi plein d'enthousiasme que Victor Hugo, dans une lettre à son épouse datée de 1837, lui décrit les conséquences de ce moyen de transport sur le voyage et les possibles qu'il décuple :

Je suis réconcilié avec les chemins de fer ; c'est décidément très beau. Le premier que j'avais vu n'était qu'un ignoble chemin de fabrique. J'ai fait hier la course d'Anvers à Bruxelles et le retour ; Je partais à quatre heures dix minutes et j'étais revenu à huit heures un quart, ayant dans l'intervalle passé cinq quarts d'heures à Bruxelles et fait vingt-trois lieues¹ de France. C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps une ombre, une forme, un spectre, debout, paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. On se dit dans la voiture : C'est à trois lieues, nous y serons dans dix minutes.

Le soir, comme je revenais, la nuit tombait. J'étais dans la première voiture. Le remorqueur flamboyait devant moi avec un bruit terrible, et de grands rayons rouges, qui teignaient les arbres et les collines, tournaient avec les roues. Le convoi qui allait à Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient, et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l'une par l'autre. On ne se distinguait pas d'un convoi à l'autre ; on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon. De ce tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées. Il y avait de chaque côté soixante wagons, plus de mille personnes ainsi emportées, les unes au nord, les autres au midi, comme par l'ouragan. Il faut beaucoup d'efforts pour ne pas se figurer que le cheval de fer est une bête véritable.

1. Ancienne unité de mesure. Une lieue équivaut à 4km environ.

On l'entend souffler au repos, se lamenter au départ, japper en route ; il sue, il tremble, il siffle, il hennit, il se ralentit, il s'emporte ; il jette tout le long de sa route une fiente de charbons ardents et une urine d'eau bouillante ; d'énormes raquettes d'étincelles jaillissent à tout moment de ses roues ou de ses pieds, comme tu voudras, et son haleine s'en va sur nos têtes en beaux nuages de fumée blanche qui se déchirent aux arbres de la route.

On comprend qu'il ne faut pas moins que cette bête prodigieuse pour traîner ainsi mille ou quinze cent voyageurs, toute la population d'une ville, en faisant douze lieues à l'heure.

1 Qu'éprouve Victor Hugo lors de son voyage ?

2 Comment la vitesse est-elle matérialisée dans sa lettre ?

La Seconde Révolution Industrielle, elle, apparaît entre 1890 et 1910 en Allemagne et sur la côte Est des Etats-Unis. L'extraction du pétrole, puis l'invention de l'électricité, d'abord en 1800 par Volta² qui invente une batterie produisant un courant électrique, puis par Thomas Edison³ qui, en 1879, invente l'ampoule et introduit ainsi l'électricité dans les foyers, permettent de développer les industries de pointe⁴. C'est ainsi à cette époque que le secteur automobile va exploser et que les hommes vont être en mesure de goûter à la sensation de vitesse à titre individuel⁵.

La Troisième Révolution Industrielle apparaît entre 1970 et 2000 sur la côte Ouest des Etats-Unis et au Japon, à travers l'électricité d'origine nucléaire. Elle fait émerger de nouveaux matériaux comme la résine, le silicone, voit l'émergence de l'électronique et participe à la diffusion mondiale de nouveaux moyens de transmission comme les télécommunications, l'informatique, Internet. La vitesse gagne alors un nouveau domaine, celui de la communication entre les hommes.

La quatrième Révolution Industrielle, enfin, se développe plus vite et plus largement que toutes les autres. Elle concerne la numérisation et le développement incessant d'Internet.

Ce qui ressort de ce panorama rapide, c'est que, désormais, la vitesse est partout autour de nous. Ces différentes révolutions sont porteuses de changements, d'évolutions et surtout d'une grande accélération technique et technologique. Mais si, pour nos sociétés modernes, vitesse rime avant tout avec progrès, l'urgence générée dans notre quotidien n'est pas sans modifier en profondeur nos comportements. Paul Virilio⁶, urbaniste et philosophe, s'est ainsi intéressé de très près aux conséquences de la vitesse sur les constructions sociales. Il a alors créé une nouvelle discipline, la dromologie⁷, qui consiste à étudier le rôle joué par la vitesse dans nos sociétés.

2. Alessandro Volta était un physicien italien (1745-1827), inventeur de la première pile électrique.

3. Inventeur, scientifique et industriel américain (1847-1931), considéré comme le père de l'électricité.

4. Industries ou secteurs d'activité caractérisés par l'innovation technologique.

5. Nous reviendrons plus spécifiquement dans le chapitre suivant sur la notion de vitesse à travers le sport automobile.

6. (1932-2018).

7. Néologisme qui vient du grec dromos (course) et logos (science).

Et, alors que la vitesse signifiait au départ pour lui la suppression des distances, la négation de l'espace, et décuplait les possibles, il se rend compte aujourd'hui qu'avec l'informatisation à outrance du monde, elle est en fait devenue l'anéantissement du temps.

L'espace, le temps, la vitesse

Giairo Daghini : Tu es un urbaniste qui construit des concepts comme un philosophe. En cohérence avec ta position d'urbaniste tu as travaillé sur l'espace mais, on pourrait pratiquement dire, pour découvrir l'importance cruciale du temps et donc de la vitesse. De cette dernière tu as mis en lumière son aspect générateur de pouvoir, et donc de violence. La guerre et les technologies contemporaines sont devenues le domaine privilégié de ton travail. Qu'est-ce qui te pousse à cette recherche originale ?

Paul Virilio : Je pense que cela est lié à ma fonction d'urbaniste, c'est-à-dire d'homme de la ville. La ville est un territoire et, je le rappelle, le territoire est lié aux technologies qui permettent de le parcourir et de le contrôler. Un territoire est avant tout un espace-temps constitué par les techniques de déplacement et par les techniques de communication, que ce soit le cheval ou le pigeon voyageur, le TGV, l'avion ou le minitel.

GD : Le déplacement et la communication sont basés sur la vitesse à laquelle tu attribues une énorme importance.

PV : Il est certain que la vitesse est un élément qui a été négligé entre le temps et la durée. Si l'on considère l'histoire et la philosophie, chez Heidegger, saint Augustin ou d'autres encore, on s'aperçoit que le temps c'est de la durée, mais que le terme de vitesse n'entre en considération que beaucoup plus tard. Et cela malgré le fait que toute durée soit une catégorie de vitesse. Le terme de vitesse ne devient réellement nécessaire, au-delà de la notion d'instant, d'instant vécu, d'instant présent, d'instant infinitésimal, qu'avec les technologies de déplacement rapide, celle de la révolution des transports du XIXe siècle, et avec les technologies de communication ou de télécommunication ultrarapides qui utilisent la vitesse de la lumière à travers l'électronique. Je dirais que l'importance de la vitesse se manifeste, dans les sciences humaines et dans la société moderne, lorsque la Théorie de la Relativité¹ la met au premier plan. (...)

GD : L'importance de ce terme de vitesse, dans le sens que tu lui confères, apparaît au sommet d'une série d'événements et de concepts où la vitesse avait surtout été entendue comme la mesure du temps de déplacement d'un lieu à un autre. On peut, peut-être, historiser les péripéties et les significations de ce terme pour cueillir avec plus d'évidence son caractère d'« ultime absolu ».

1. Théorie qui montre que l'espace et le temps sont liés et se déplacent.

PV : Sur ce point il faut considérer plusieurs périodes qui donnent lieu à un changement. La vitesse d'un cheval, d'un train, d'un bateau, sert avant tout à se déplacer rapidement d'un lieu à un autre. Le pouvoir politique sera lié à cette capacité de déplacer hommes, messagers ou soldats. Dans un second temps, les technologies de communication feront en sorte que la vitesse servira à voir et à entendre ce que l'on ne devrait ni voir ni entendre. Les signaux à distance, le télégraphe, et puis le cinéma ultrarapide, à un million d'images-seconde, qui permettra de voir des choses que personne n'avait jamais vues, ou encore la haute-fidélité qui permettra d'entendre des sons jamais écoutés avec les moyens de reproduction précédents... Pour commencer, si nous considérons le déplacement, c'est-à-dire la vitesse qui permet de se déplacer, nous obtenons un triptyque : le départ, le voyage et l'arrivée. Le départ est un moment important: on décide de se rendre dans un lieu, on se met en route. Le voyage est tout aussi important, il peut durer longtemps, comme ce fut le cas des voyages des pèlerins, de Marco Polo², ou des voyages de l'homme du XVIIIe siècle... L'arrivée est un événement considérable en soi. L'arrivée après trois mois de chemin à pied, ou après un an de circumnavigation³ est un événement. Trois termes: le départ, le voyage, l'arrivée. Mais très vite, avec la révolution des transports, il n'y aura plus que deux termes et demi : on partira encore mais le voyage ne sera plus qu'une sorte d'inertie, d'intermède entre chez soi et sa destination. À partir de l'invention du train, par exemple, le voyage perdra sa capacité de découverte du monde pour devenir une sorte de moment à passer dans l'attente d'arriver à destination. Avec la révolution des transports aéronautiques, on s'apercevra que le départ et l'arrivée continuent à exister mais que le voyage n'existe absolument plus. La démonstration est donnée par le fait que l'on dort dans le train et dans l'avion et que sur les lignes aériennes de longue distance, on projette des films pour remplir cet intermède. D'une certaine manière donc, un des termes a disparu depuis la révolution des transports, et c'est le voyage.

GD : Le voyage s'est perdu mais il reste le déplacement d'un lieu à un autre. Maintenant, et je me réfère au deuxième temps dont tu as parlé, celui des technologies de communication, il y a des voyages qui ont lieu sans sortir de chez soi et qui adviennent plutôt avec la tête dans l'écran...

PV : À partir du XX^e siècle il ne s'agit plus de la révolution des transports, mais plutôt de la révolution des transmissions et l'on assiste alors à la disparition d'un second terme. Au début nous avons un triptyque, puis un diptyque: départ-arrivée et au milieu un intermède. Avec la révolution des transmissions, avec la télévision et la télétransmission, tout arrive sans nécessairement partir, ni voyager. C'est ce que j'appelle l'ère de l'arrivée généralisée. Je fais référence à une arrivée restreinte et à une arrivée généralisée pour montrer la dimension « relativiste » des deux termes. La vitesse a modifié les conditions du voyage et du parcours à tel point que nous sommes passés de trois termes à deux et enfin à un terme généralisé : l'arrivée. L'arrivée dominera tous les départs et tous les voyages. Il y a là une dimension révolutionnaire en rapport avec la ville et le territoire politique, qui concerne aussi le territoire stratégique.

2. Marchand italien (1254-1324), célèbre pour son voyage en Chine.

3. Navigation d'un bateau autour d'un lieu.

GD : Cette dimension t'a amené à élaborer un discours sur la vitesse que tu as nommé par le néologisme de dromologie.

PV : En effet. « Dromologie » est un terme que j'ai inventé. A côté de la sociologie des transports, à côté de la philosophie du temps, à côté de l'économie, il y avait place pour une autre logique, une autre discipline que j'ai tenu à appeler dromologie. La racine du mot en explique le pourquoi : « dromos » en grec signifie course et le terme course montre bien comment notre société est représentée par la vitesse, tout comme par la richesse. Le « dromos », – je le rappelle c'est la « route » chez les Grecs, c'est « l'allée », « l'avenue », et en français le mot « rue » a la même racine que « ruée » ; se précipiter. Par conséquent la dromologie est la science, ou mieux, la discipline, la logique de la vitesse.

GD : Tu as écrit dans Vitesse et politique que la « vitesse est la face cachée de la richesse ». Est-ce le sens de la logique de la vitesse ?

PV : La vitesse en tant que relation entre les phénomènes est un élément constitutif de la vie politique et sociale des nations, et ceci à travers la richesse. Les sociétés antiques, du reste comme les sociétés modernes, sont constituées autour de la richesse, ce que l'on sait depuis les économistes et même avant eux ; mais l'on oublie que la richesse est liée à l'acquisition de vitesses supérieures qui permettent de dominer les populations, le territoire et la production. La société antique comme les sociétés médiévale et moderne sont des sociétés dromocratiques. Le terme « dromocratie » veut dire hiérarchies de vitesse liées aux hiérarchies de la richesse. Si l'on prend par exemple la société athénienne, mais cela vaut aussi pour les autres sociétés grecques, on voit qu'au sommet se trouve le triérarque, le citoyen riche à même d'armer une trière, une trirème, c'est-à-dire le navire le plus rapide de l'époque. Au-dessous il y a le cavalier, celui qui a les moyens de posséder un cheval, ce qui représente une fortune en ce temps-là. En dessous encore se trouvent les hoplites, ceux qui sont en mesure de s'équiper par leurs propres moyens pour devenir des soldats, enfin les hommes libres et les esclaves qui rament dans les trières. Ceux-là ne pourront que se fréter¹ eux-mêmes, ou être contraints au rôle d'énergie dans la machine sociale et de guerre. Nous sommes en présence d'un système hiérarchique constituant une dromocratie : une hiérarchie de richesse qui est en même temps aussi une hiérarchie de vitesse. (...)

GD : Dans les civilisations nomades basées sur le cheval, la société est constituée autour de la vitesse du cheval. Plus tard, lorsque l'artillerie battra définitivement les nomades, la société devra compter avec la vitesse de l'artillerie.

PV : Dans le monde antique les moyens de faire de la vitesse sont limités, ce sont essentiellement la navigation et le cheval. Le monde antique et le monde médiéval produisent plus de freins que de vitesse, ils le font avec les bastions des villes, les taxes locales, les obstacles continuels des définitions territoriales interposés au mouvement des personnes, ceux de la morale et ceux des interdits.

1. Se louer.

Ensuite, ce sera la grande révolution que certains ont appelée industrielle, et que j'appelle dromocratique, car parallèlement à la production de masse d'objets elle a inventé le moyen de fabriquer de la vitesse. L'invention du moteur à vapeur puis du moteur à explosion, cette hiérarchie de la vitesse et de la richesse, permettra d'expliquer en grande partie le capitalisme moderne. Pour conclure : la dromologie est une discipline que je cherche à élaborer, à rendre possible. Dans les années à venir je publierai un « précis de dromologie », le texte constitutif de cette discipline.

www.multitudes.net

1 Comment Paul Virilio définit-il le territoire ?

2 Quel lien établit-il entre la vitesse et le pouvoir ?

Le concept de vitesse est donc désormais au cœur de nos sociétés, nourri par les innovations en tout genre. Pour Milan Kundera², elle est même « *la forme d'extase dont la révolution technique a fait cadeau à l'homme* ».

Facteur essentiel d'organisation sociale et de contrôle politique, il bouleverse notre fonctionnement et nos modes de vie, nous rendant, si nous voulons compter, dépendants de nos montres.

LES ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES SOCIALES

Alors que le progrès devrait faciliter la vie des hommes, leur permettre d'avoir plus de temps pour eux, pour leurs proches, pour leurs loisirs, il n'en est finalement rien. Nous évoluons en effet dans une société capitaliste, dans laquelle la consommation est reine, et nous surconsomons le temps qui nous est donné au même titre que n'importe quel autre produit acheté dans la grande distribution. Comme l'évolution technique de la société multiplie les possibles, nos journées de vingt-quatre heures deviennent même trop courtes pour accomplir tout ce que nous programmons.

2. Écrivain tchèque naturalisé français, né en 1929.

Pourquoi sommes-nous alors débordés, en manque de temps, alors que la technique est censée nous en avoir libéré? Voici l'un des plus grands paradoxes: plus nous gagnons du temps, moins nous en avons. Le calcul, illogique, interpelle.

Où sont alors tous ces gains de temps, ce nouveau « temps libre » généré par la technique? Remis en circuit. Comme le souligne H. Rosa¹, « **nous produisons plus vite mais aussi davantage** », les gains de temps étant ainsi absorbés par l'augmentation de la croissance. Voilà le problème: l'homme moderne est si gourmand qu'il veut parcourir, transmettre, produire trois fois plus (de distance, d'informations, de choses) alors même que la technique lui permet d'aller seulement deux fois plus vite. Si bien qu'il en vient à avoir moins de temps que son congénère en avait au siècle dernier.

Par conséquent, un sentiment d'urgence, anxiogène, pousse à accélérer la cadence. Ce qui entraîne, selon H. Rosa, une « accélération du rythme de vie », qualifiée de « densification » ou « intensification du temps quotidien », dans le but d'effectuer plus d'actions dans une même unité de temps. Selon l'auteur, l'homme use de deux stratégies pour y arriver.

La première consiste à augmenter immédiatement la vitesse d'action, consacrant ainsi moins de temps qu'auparavant à une même activité. À cet égard, les enquêtes de l'Institut national du sommeil et de la vigilance révèlent en effet que les Français dorment une heure et demie de moins que dans les années 1950 et deux de moins qu'au début du XXe siècle. On passerait également moins de temps à cuisiner. Selon l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques), la part des dépenses de repas en conserves et en produits surgelés a presque été quadruplée depuis 1960. Un ménage sur deux pratique le plateau-repas au moins une fois par semaine, sans compter l'essor du **fast-food**.

La seconde stratégie consiste à effectuer plusieurs activités en même temps, de façon à optimiser le temps présent. Ce que les Américains appellent le **multitasking** (le multitâches), comme travailler durant le temps d'un transport en train, plutôt que de discuter avec son voisin ou contempler le paysage. Ou bien faire réciter les devoirs de son enfant pendant que l'on lave la vaisselle. Ces tâches que nous effectuions auparavant moins vite et l'une après l'autre, c'est-à-dire successivement, s'effectuent aujourd'hui plus vite et en même temps, c'est-à-dire simultanément.

Déborah Corrèges, « La tyrannie de la vitesse », Sciences Humaines, juillet 2012.

1. Philosophe et sociologue allemand né en 1965.

1 L'homme moderne a-t-il du temps libre ?**2 Comment dispose-t-il de son temps ?**

Selon la psychologue et sociologue Nicole Aubert, l'avènement des nouvelles technologies de la communication (mails, téléphones mobiles, Internet), allié au triomphe du capitalisme financier a donné naissance à trois façons nouvelles de vivre notre rapport au temps : l'instantanéité, permise par l'arrivée des nouvelles technologies ; l'immédiateté qui découle de la possibilité d'avoir une réponse dans l'instant et supprime donc les délais d'attente ; l'urgence, considérée comme indispensable pour répondre aux nouvelles exigences temporelles de notre société.

Ce sont alors finalement nos agendas, et donc le cadre temporel, qui dirigent aujourd'hui nos valeurs. Ils prennent le pas sur nos choix de vie initiaux, nous contraignant à tout mener de front mais, comme il nous est difficile de nous organiser, dépassés par le trop plein d'activités que nous nous imposons, la société intervient et nous propose des solutions. Ainsi, dans notre vie personnelle, nous prenons de moins en moins de temps pour apprendre à connaître les gens. Nous utilisons par exemple des sites de rencontre en ligne, qui nous permettent d'effectuer une pré-sélection en fonction de différents critères des personnes susceptibles de nous correspondre, nous nous livrons au speed dating, dans lequel notre interlocuteur a seulement sept minutes pour nous convaincre qu'il est celui que nous attendions... À travers les différents outils de planification mis à notre disposition, nous sommes accompagnés au quotidien et tentons d'optimiser notre temps. Les organisateurs de toutes sortes (familial, professionnel...) fleurissent d'ailleurs dans les boutiques, nous montrant que la clé de l'équilibre est là, dans notre gestion de la vitesse. Et si nous n'y parvenons pas seuls, des coachs en organisation personnelle peuvent nous y aider. Au final, toutes ces pratiques auxquelles nous adhérons parfois sans même y penser ne sont rien d'autres que des façons de nous faire accepter ce culte de la vitesse. En effet, si sept minutes me suffisent pour connaître quelqu'un, pourquoi en prendre plus ? De même, si tous ces rendez-vous entrent dans mon planning, c'est bien que je dois être capable de les assurer ! L'urgence est partout donnant son rythme à nos existences. Qu'il s'agisse de nos loisirs ou de notre vie de famille, l'optimisation et le gain de temps sont devenus les maîtres mots. Les fast-food en sont d'ailleurs le parfait exemple. Apparus dans les années 1950, ils sont l'illustration d'un rythme de vie dicté par la vitesse. Comme nous n'avons pas de temps, nous rognons sur ce qui ne nous semble pas indispensable, et les fast-food nous invitent à penser que prendre le temps de manger est une perte de temps. Nous nous convainquons alors qu'en accélérant, nous pourrions reprendre plus rapidement nos activités. Ce n'est pas pour rien d'ailleurs qu'on parle souvent de manger « sur le pouce », pour montrer à quel point cette action, pourtant essentielle à notre survie, passe au second plan dans nos priorités.

Dans le monde professionnel, ce sont les outils que nous utilisons qui nous obligent à travailler plus vite.

À l'époque de l'industrialisation, avec l'arrivée du travail à la chaîne, le terme de cadence s'est imposé aux travailleurs. En 1911, Franck Taylor, ingénieur économiste, crée le taylorisme, théorie qui se diffuse selon deux principes : la division horizontale du travail qui consiste à supprimer toute tâche intellectuelle aux ouvriers afin qu'ils se concentrent sur le travail manuel ; la division verticale qui attribue à chaque travailleur une tâche spécifique visant à l'accélération et à l'automatisation de la production. Peu à peu, la taylorisation se répand partout, faisant de l'homme un rouage de la machine, éliminé s'il ne parvient pas à suivre la cadence. *Les Temps Modernes*, de Charlie Chaplin, film sorti en 1936, illustre d'ailleurs parfaitement ce phénomène et l'aliénation que peut constituer l'obsession de la vitesse pour l'homme. Soumis à la loi du rendement, l'ouvrier n'est plus qu'une force de travail destinée à produire le plus possible, et surtout le plus rapidement possible. Il en perd alors toute humanité, finissant même par faire corps avec la machine comme nous pouvons le voir dans l'image ci-dessous.



1 Décrivez cette image ?

2 Que dénonce exactement Charlie Chaplin ici ?

Même si aujourd'hui les outils que nous utilisons pour la plupart ne sont pas forcément industriels, le numérique ayant envahi de nombreux domaines, le rythme de travail est plus que jamais dicté par la vitesse.

« *Dans le monde d'aujourd'hui, ce n'est pas le gros qui mange le petit, mais le rapide qui dévore le lent.*¹ » Si la vitesse est tellement importante, c'est que la rentabilité fait partie des exigences de nos sociétés capitalistes. « *Le temps, c'est de l'argent* » comme dit l'adage, et comme les employés sont payés à l'heure, il est essentiel qu'ils optimisent leur

1. John Chambers, ancien PDG de Cisco Systems, entreprise spécialisée dans l'informatique.

temps de présence afin que les patrons rentabilisent leurs investissements. Les objectifs professionnels doivent également honorer des échéances et, lorsque celles-ci sont dépassées, les entreprises perdent de l'argent. C'est ce qui pousse d'ailleurs Percy Barnevik² à déclarer ouvertement qu'il *privilégie la vitesse à la précision, car le coût d'un retard dépasse de loin celui d'une erreur* ». Il y a donc un enjeu essentiel à intégrer la vitesse dans ses méthodes de management. Et ce n'est pas pour rien non plus que les échéances sont également appelée *deadline* (ligne de la mort en anglais). Accomplir sa mission en temps et en heure est en effet de nos jours une question de vie ou de mort. Celui qui ne respecte pas le temps imparti est mort professionnellement, considéré comme un individu non fiable, un incapable même. Mais la pression pesant sur les épaules des salariés peut aussi conduire à la mort physique, certains choisissant le suicide comme unique échappatoire à leur mal-être professionnel.

La rapidité s'impose aujourd'hui dans de nombreuses entreprises comme la compétence première, prenant même le pas sur la qualité. C'est d'ailleurs ce qu'explique Philippe Soullier dans l'article qui suit, « La rapidité d'exécution, clé de la réussite », publié en janvier 2016 sur le site Internet *Capital* :

Hier encore, la taille d'une entreprise lui suffisait pour tenir à distance ses concurrents. Aujourd'hui, ce sont l'agilité³ et la rapidité d'exécution qui confèrent des avantages concurrentiels. Pourquoi ? Éléments de réponse de Philippe Soullier, président du cabinet de management de transition⁴ de Valtus.

La crise de 2008 a marqué un tournant inéluctable⁵ et irréversible pour les entreprises. Aussi soudaine qu'inattendue, cette rupture a fondamentalement remis en question et en cause les organisations.

Parallèlement, les outils informatiques et les nouvelles technologies accentuent et accélèrent le besoin d'adaptation et de transformation des organisations. Plus rien n'est acquis. Aucune entreprise n'est à l'abri de tomber de son piédestal⁶, de perdre des parts de marché, d'être durement ébranlée par de petits challengers...

Les modèles traditionnels basés sur des strates hiérarchiques surabondantes⁷ et sur un fonctionnement en silos⁸ ont trouvé leurs limites. Les organigrammes⁹ fondent alors comme neige au soleil pour gagner en compétitivité, en agilité, et en rapidité d'exécution. Cette dernière est d'ailleurs aujourd'hui une compétence capitale, voire même vitale. (...)

2. Homme d'affaires suédois, il a été PDG de plusieurs grosses entreprises.

3. Adresse.

4. Vise à aider une entreprise à passer un cap de transformation.

5. Inévitable.

6. Position de supériorité.

7. Trop nombreuses.

8. Sans communication avec les différentes instances.

9. Schémas d'organisation.

Être rapide pour rester dans une course devenue effrénée

La rapidité d'adaptation, d'action et d'exécution est en effet devenue un élément-clé pour conserver l'agilité nécessaire aux transformations et pour ne pas se faire distancer. D'autant que l'allure de la course ne cesse de s'accélérer ! La vitesse est devenue une caractéristique du monde actuel.

Ne vit-on pas dans un monde où les réputations se font et se défont à la vitesse d'un post sur les réseaux sociaux ? Dans ce monde où les consom'acteurs disposent d'une force de nuisance prodigieuse ? La seule parade¹ est alors d'être en capacité d'agir et de réagir rapidement pour protéger son image de marque. Car le bad buzz² guette. Et si transformer le bad buzz en good buzz³ n'est pas une mission impossible, cela nécessite doigté et rapidité. Ainsi, quand *La Redoute* se trouve dans la tourmente suite à la découverte d'un homme nu en arrière-plan d'une photo de son catalogue, l'entreprise présente, sans tarder, ses excuses et retire la photo incriminée. Mais surtout, elle rebondit en organisant un jeu où les internautes doivent trouver les erreurs qui ont été glissées dans les photos du site. Une réaction rapide et intelligemment orchestrée, saluée par les internautes !

Au-delà de ces crises de communication plus brutales et soudaines que jamais, la rapidité d'évolution des usages et des comportements bouleverse la structure même des entreprises : leur business model⁴. Ne vit-on pas dans un monde où les « Uber et cie » sont déjà, eux-mêmes, en passe de se faire « ubériser⁵ » ? Le cycle de vie des business model se raccourcit. Il faut pouvoir être toujours en alerte, dans l'anticipation et l'innovation pour réagir aux signaux, même faibles, du marché, en réinventant son business model en un temps record. Toujours se remettre en question et s'adapter. Notamment à l'international. La fin de l'ère de la standardisation et l'essor du « glocal », qui peut être résumé par « think global, act local » (penser global, agir local), implique, là encore, une transformation rapide des modèles. Ainsi, un certain nombre de grands groupes, tel Airbus, essaient des unités d'assemblage, voire de production, localement, entraînant leurs sous-traitants dans l'aventure internationale. Cette internationalisation soudaine et non anticipée n'est pas toujours aisée à gérer, surtout dans les délais impartis.

1. Échappatoire.

2. Phénomène de bouche à oreille négatif.

3. Phénomène de bouche à oreille positif.

4. Concept qui permet à une entreprise de gagner de l'argent en se démarquant de la concurrence.

5. Proposer un modèle de commerce où le professionnel et le client peuvent échanger instantanément en utilisant les nouvelles technologies.

Qui peut, aujourd'hui, réellement agir avec promptitude ?

Le besoin de rapidité est donc omniprésent et touche indifféremment petites et grandes entreprises, et ce, quel que soit leur secteur d'activité. Une rapidité d'action qui s'avère pourtant parfois difficile à trouver, en particulier au sein d'organigrammes émaciés suite à la crise. C'est pourquoi les entreprises s'appuient de plus en plus souvent sur des partenaires externes, managers de transition, capables de leur apporter la promptitude nécessaire et un accompagnement opérationnel ponctuel, sur mesure et de haut niveau. En optant pour le management de transition, elles font le choix d'une solution qui leur garantira une mise en œuvre rapide et efficace de leurs projets stratégiques !

1 Pourquoi la crise de 2008 a-t-elle modifié le fonctionnement des entreprises ?**2 D'après cet article, pourquoi les entreprises doivent-elles toujours aller plus vite ?**

Si la vitesse est devenue le maître mot dans le monde professionnel, ce n'est pourtant pas le seul domaine où elle modifie nos comportements. Elle est en effet un critère d'évaluation de nos sociétés, et ce dès le plus jeune âge. On évalue par exemple les compétences d'une personne en fonction de sa vitesse d'exécution d'une tâche. À l'école, les devoirs sont faits en temps limité, le meilleur étant celui qui parvient à donner le plus de réponses justes dans le temps imparti. Dès le plus jeune âge, nous nous construisons donc avec cette idée que la maîtrise du temps est essentielle à la réussite de notre existence et à notre reconnaissance sociale.

Vivre vite est donc devenu une philosophie de vie, un modèle d'existence dans lequel on cherche à se libérer du temps pour pouvoir le combler ensuite, à repousser ses limites, à être le plus efficace possible quelle que soit la situation, à satisfaire toutes ses envies sans devoir (ou vouloir) attendre. Vivre vite, c'est rendre son quotidien plus intense, rompre la monotonie de l'existence induite par la routine du quotidien. Mais notre frénésie quotidienne vient aussi du fait que notre vie est courte et, comme nous savons que nos possibilités sont limitées, nous cherchons à exploiter au maximum le temps qui nous est donné, à remplir notre vie afin de ne rien regretter au moment de quitter le monde. Vivre vite, ce serait alors finalement s'accomplir en tant qu'individu, trouver sa place dans la société. Pourtant, à ne se focaliser que sur ce que nous devons rapidement accomplir, nous risquons à terme de nous éloigner de ce qui donne réellement du sens à nos vies et, à terme, de nous perdre.