

Il est paradoxal de faire le panorama rétrospectif d'une œuvre qui ne s'est jamais voulue prospective. C'est un peu comme Orphée qui se retourne trop tôt sur Eurydice et du coup la renvoie pour toujours aux Enfers. Il faut faire comme si l'œuvre préexistait à elle-même et présentait sa fin dès le début. Ceci peut être de mauvais augure. Pourtant, il y a là un exercice de simulation qui peut entrer en résonance avec un des thèmes majeurs de l'ensemble : faire comme si cette œuvre était close, comme si elle se développait d'une manière cohérente, comme si elle avait toujours existé. Je ne vois donc pas d'autre façon d'en parler qu'en termes de simulation, un peu à la façon dont Borgès reconstitue une civilisation

Il est paradoxal de faire le panorama rétrospectif d'une œuvre qui ne s'est jamais voulue prospective. C'est un peu comme Orphée qui se retourne trop tôt sur Eurydice et du coup la renvoie pour toujours aux Enfers. Il faut faire comme si l'œuvre préexistait à elle-même et présentait sa fin dès le début. Ceci peut être de mauvais augure. Pourtant, il y a là un exercice de simulation qui peut entrer en résonance avec un des thèmes majeurs de l'ensemble : faire comme si cette œuvre était close, comme si elle se développait d'une manière cohérente, comme si elle avait toujours existé. Je ne vois donc pas d'autre façon d'en parler qu'en termes de simulation, un peu à la façon dont Borgès reconstitue une civilisation

perdue à travers les fragments d'une bibliothèque. C'est dire que je ne peux guère me poser la question de la vraisemblance sociologique, à laquelle d'ailleurs j'aurais infiniment de mal à répondre, mais simplement me mettre dans la position d'un voyageur imaginaire qui tomberait sur ces écrits comme sur un manuscrit oublié et qui, faute de documents à l'appui, s'efforcerait de reconstituer la société qu'ils décrivent.

L'EXTASE DE LA COMMUNICATION

Tout est parti des objets, mais il n'y a plus de système des objets. Leur critique était encore celle d'un signe lourd de sens, avec sa logique phantasmatique et inconsciente, et sa logique différentielle et de prestige. Derrière ces deux logiques, un rêve anthropologique : celui d'un statut de l'objet au-delà de l'échange et de l'usage, au-delà de la valeur et de l'équivalence, le rêve d'une logique sacrificielle : don, dépense, potlatch, part maudite, consommation, échange symbolique.

Tout cela existe encore, et simultanément tout cela disparaît. La description de cet univers projectif, imaginaire et symbolique, c'était encore celle de l'objet comme miroir du sujet. L'opposition du sujet

et de l'objet était encore significative, de même que l'imaginaire profond du miroir et de la scène. Scène de l'histoire, mais aussi l'autre scène de la quotidienneté, émergeant à l'ombre de l'histoire au fur et à mesure que celle-ci est politiquement désinvestie.

Aujourd'hui, plus de scène ni de miroir, mais un écran et un réseau. Plus de transcendance ou de profondeur, mais la surface immanente du déroulement des opérations, la surface lisse et opérationnelle de la communication. A l'image de la télévision, le plus bel objet prototypique de cette ère nouvelle, tout l'univers environnant et notre propre corps se font écran de contrôle.

Nous ne nous projetons plus dans nos objets avec les mêmes affects, les mêmes phantasmes de possession, de perte, de deuil, de jalousie : la dimension psychologique s'est estompée, même si on peut toujours la repérer dans le détail.

Déjà Barthes l'avait signalé pour la voiture : à une logique de la possession, de la projection propre à une relation subjective forte, se substitue une logique de la conduite. Non plus des phantasmes de puissance, de vitesse, d'appropriation liés à l'objet lui-même, mais une tactique potentielle liée à son usage (maîtrise, contrôle et commandement, optimisation du jeu de possibilités qu'offre la voiture comme vecteur, et non plus comme sanctuaire psychologique), et du coup transformation du sujet lui-même,

qui devient ordinateur de la conduite, et non démiurge ivre de puissance. Le véhicule devient une bulle, le tableau de bord devient une console, et le paysage tout autour se déroule comme un écran télévisé.

Mais on peut concevoir un stade ultérieur à celui-ci, où la voiture est encore un matériel performatif : un stade où elle devient réseau informatif. Celle qui vous parle, qui vous informe « spontanément » sur son état général, et sur le vôtre (se refusant éventuellement à fonctionner si vous ne fonctionnez pas bien), la voiture consultante et délibérante, partenaire dans une négociation générale du mode de vie, quelque chose (ou quelqu'un : à ce stade-là, il n'y a plus de différence), sur qui vous êtes *branché* – l'enjeu fondamental devenant la communication avec la voiture, un test perpétuel de présence du sujet à ses objets – interface ininterrompue.

Dès lors, ce ne sont plus la vitesse ou le déplacement qui comptent, ni même la projection inconsciente, ni la compétition, ni le prestige. Il y a longtemps d'ailleurs qu'on a entrepris de désacraliser la voiture dans ce sens (« La vitesse, c'est fini! », « je roule plus, je consomme moins! »). C'est plutôt un idéal écologique qui s'installe, de régulation, de fonctionnalité bien tempérée, de solidarité entre tous les éléments d'un même système, de contrôle et de gestion globale d'un ensemble. Chaque système