

VITESSES ET GÉOGRAPHIE

C'est dans le pluriel du titre¹ que se situe la clé de la réflexion de Jean Ollivro : l'homme va de plus en plus vite, mais ce qui est plus important encore c'est que les vitesses de déplacement sont de plus en plus hétérogènes, ce qui a des conséquences considérables sur l'organisation de l'espace et notre rapport au monde.

Au début de l'ouvrage, l'auteur décortique le passage d'un monde de la « lenteur homogène » à celui de la « rapidité différenciée ». Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le temps de parcours est grosso modo proportionnel à la distance. Le chemin de fer et, plus tard, l'automobile ou l'avion font voler en éclat cette proportionnalité ainsi que le couple proche/lointain. La perception du monde en est transformée avec « l'essor de la dimension du panorama ». La « rapidité différenciée » a aussi et surtout bouleversé notre mobilité. La portée des déplacements, spécialement ceux quotidiens, a considérablement augmenté. D'un homme vivant dans un espace étriqué, confiné sa vie entière à son village et au territoire des communes environnantes, on passe à partir de la fin du XIX^e siècle à une « multi-territorialité » avec la dissociation domicile/lieu de travail ou le développement du tourisme.

Jean Ollivro analyse ensuite les conséquences de cette augmentation de la vitesse sur l'organisation de l'espace et spécialement la métropolisation. En effet, les points d'entrée et de sortie des réseaux les plus performants sont rares et ne concernent que les grandes villes. Entre ceux-là, les espaces interstitiels s'effacent. Ainsi, la vitesse crée un territoire plus hétérogène où la connexité l'emporte sur la proximité. L'espace politique est aussi bouleversé, car comme l'auteur le rappelle « les réseaux de transport sont pour les États un instrument essentiel du contrôle territorial ». La forme en étoile des réseaux ferroviaires témoigne de la volonté de contrôler un territoire. Cependant, la poursuite du mouvement de différenciation de la rapidité rend le contrôle territorial de plus en plus délicat. Pour l'individu, des territorialités multiples deviennent possibles avec un « chassé-croisé entre l'ici et les là-bas ». Au terme de son analyse, l'auteur propose quatre scénarios pour demain, allant d'une « stabilisation relative » dans laquelle la proximité reste prégnante à une « hétérogénéité généralisée » où les « enveloppes territoriales sont débordées par des relations économiques et informationnelles dont elles n'ont plus le contrôle ».

Jean Ollivro nous livre un ouvrage très stimulant de grande qualité. Il faut saluer l'originalité et l'intérêt de la réflexion, étayée par des références abondantes et variées. Les illustrations sont pertinentes et le travail éditorial est soigné. On pourra seulement regretter l'absence de bibliographie et d'index en fin d'ouvrage. Sur le fond, nous ne sommes pas totalement convaincu par l'auteur quant à l'ampleur des conséquences de la « rapidité différenciée » sur nos sociétés. Les cultures résistent et adaptent les innovations, il n'y a pas de déterminisme technologique. Que l'on mette un mois ou dix heures pour gagner une île tropicale, les voyageurs d'hier et d'aujourd'hui éprouvent la même impression de pénibilité. C'est bien que le vecteur compte moins que le statut du déplacement dans un monde de sédentaires.

Jean-Christophe GAY
Université Montpellier-III

¹ Jean Ollivro, 2000, *L'Homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses universitaires, coll. « Espace et territoires », 181 p.