

ncée

»



objets connectés « Une société qui veut être "tranquille d'avance" se suicide comme société libre »

Vous regrettez qu'on n'ait aucune prise sur les outils technologiques (iPhone, voiture autonome). Qu'est-ce que le fait de ne pas pouvoir les réparer change dans notre rapport aux objets ? Si l'outil est conçu pour me laisser le réparer, le recycler, le bricoler, j'ai une autonomie dans l'utilisation que j'en fais. Si je sais coder, par exemple, et que je peux recoder des applications, je peux être libre. Mais 19 fois sur 20, on ne laisse à l'utilisateur qu'une liberté illusoire de paramétrage et de customisation. Nous ne sommes plus des maîtres, mais des « paramaîtres ». L'exemple parfait d'un outil qui permet l'autonomie de l'individu, c'est le vélo. Tout le monde comprend comment ça marche et peut le réparer. Déjà avec le vélo électrique, c'est plus compliqué, on ne maîtrise pas la partie électrique. Les voitures électriques en sont l'exact opposé : quand ça ne démarre pas, il n'y a d'autre solution que d'appeler le concessionnaire. Avec la voiture autonome, tu as une autonomie zéro. Il faut, à mes yeux, faire la distinction entre le pouvoir, souvent superflu, que nous offrent les technologies actuelles et la puissance que ça nous retire en dégradant progressivement notre aptitude à faire les choses directement par nous-mêmes. Ce que j'appelle le « très-humain », que j'oppose au « transhumain » qui s'augmente par l'artefact en perdant ses puissances propres.

On a le sentiment que personne n'arrive à résister au pouvoir d'attraction de ces outils, qui nous rendent aussi service. Comment voulez-vous convaincre les gens de s'en passer, ou de les utiliser différemment ?

A mes yeux, il faut battre le technocapitalisme sur le terrain de la promesse et du désir. Si on ne met pas en face des pulsions de consommation un désir qui soit plus fort et plus riche, rien ne changera. Cela revient à se demander pourquoi nous sommes si technophiles. Aujourd'hui, l'immense majorité de la population a un smartphone. Comment une telle technologie a pu pénétrer aussi profondément dans nos vies ? A mon sens, en exploitant une économie de désir fondée sur quatre moteurs que je détaille dans mon livre. Ces technologies savent par exemple tirer profit de nos paresse : la fameuse loi du moindre effort, si puissante. Si je partage une valeur propre à la droite, ce serait ça : je considère qu'on ne se construit pas sans effort, sans mobiliser



« Il faut faire la distinction entre le pouvoir, souvent superflu, que nous offrent les technologies actuelles et la puissance que ça nous retire », selon Alain Damasio. © BRITTANY HOSEA-SMALL/AFP.

une énergie mentale et physique forte. Mais qui va résister au pouvoir de s'orienter dans une ville inconnue grâce à son GPS ? On veut aujourd'hui conjurer à tout prix l'imprévisible et le hasard. On ne veut plus que les choses soient incertaines. On ne veut pas attendre de héler un taxi dans la rue sans savoir s'il y en a un qui va arriver alors que l'appli nous dit qu'il sera là dans trois minutes. On ne veut plus se faire piéger par le froid sans avoir regardé la météo avant de sortir. En conjurant l'inattendu, on souhaite être tranquille d'avance, comme disait Péguy. A mes yeux, une société qui « veut être tranquille d'avance » se suicide comme société libre.

Il est étonnant de voir que cette flemme du quotidien s'accompagne d'une intensification de la pratique physique et sportive chez certains. N'est-ce pas paradoxal ?

Baudrillard décrivait déjà ce processus dans son livre *Amérique* en 1986. Avec le confort moderne, le corps se désinvestit, il se climatise aussi. Avant, nous avions chaud dans notre voiture, on suait, ouvrait la vitre, et puis c'est tout. En 2024, qui supporte d'être au-dessus de 25°C ou sous les 20°C ? Le corps n'éprouve plus rien, il n'a plus chaud, ni froid. C'est ce que je nomme, par facilité, le « dé-corps » : un corps désaffecté devenu décor. Comme on a perdu cette sensibilité, on compense par le yoga, le fitness, on soulève de la fonte, on va courir jusqu'à s'épuiser pour au moins éprouver son corps. Ce qu'on perd en qualité de senti, on le cherche en quantité de fatigue. Je prône un nouvel « ac-

corps ».

La technologie dessine un monde qui ne veut plus qu'on bouge de son canapé tout en vantant l'interconnexion et la liberté de circulation. Cela n'est-il pas contradictoire ?

La technologie veut plutôt nous donner l'impression de bouger. On circule à la vitesse de la lumière avec la fibre optique, l'univers virtuel nous donne le don d'ubiquité, on peut se déplacer d'un métavers à l'autre, et en même temps, le corps, concrètement, ne bouge pas. Bouger doit produire de la trace, des données, pas de la liberté. Baudrillard l'observe aussi quand il décrit le joggeur : « N'arrêtez pas un joggeur, il vous tuerait. » Qu'est-ce que cela veut dire, qu'un type trotte sur place au passage clouté et qu'il ne supporte pas qu'on l'arrête ? Il faut revenir à ce que préconisait Nietzsche, à savoir observer l'espèce humaine comme un zoologue, regarder comment on habite, se déplace ou se nourrit, comment on se reproduit. Ce regard brut est souvent éclairant. Que voit-on en regardant les gens dans un bus ? Une espèce assise, qui passe sa vie à caresser une vitre – au creux de sa main.



La vallée du silicium
ALAIN DAMASIO
Seuil
336 pages
20 €

Vous opposez la tristesse de la voiture autonome au chauffeur de taxi chaleureux avec qui l'on discute. Aujourd'hui, on a déjà le chauffeur de taxi qui ne parle pas, qui met son GPS, qui ne connaît pas la ville... Faut-il y voir un glissement en douceur vers l'automatisation ?

Ce qui est très fort, c'est qu'on robotise déjà les métiers : on aligne les humains sur une automatisation des tâches qui nous conduit tranquillement vers la voiture autonome. Quand on arrive à ce point d'automatisation des comportements, ça n'a plus aucun sens de défendre les chauffeurs. Les métiers sont prérobotisés et proposent des *bullshit jobs*, pour reprendre le terme de David Graeber. Les travailleurs sont soumis à une algorithmie dans le fonctionnement même de leur travail, et leurs métiers deviennent tellement inintéressants qu'on finit par être contents que la machine vienne vraiment les remplacer.

On retrouve la même logique avec les caissiers de supermarché, remplacés par des automates...

J'ai fait une école de commerce, donc je connais très bien ce mécanisme exaspérant : on externalise les tâches à faire vers le consommateur, c'est lui qui devient le caissier. Triste génie du cynisme financier. L'origine a peut-être été les banques, où le client a commencé à remplir lui-même son bordereau de chèque, puis ça s'est généralisé : partout où il est possible de sous-traiter le travail au client, on l'a fait. Chacun a été transformé en bureaucrate. On voit désormais à quoi a abouti la grande lutte du néolibéralisme contre la bureaucratie : oui, entreprises et administrations ont limité la bureaucratie chez elles, mais elles l'ont importée dans notre quotidien. Avec le monde numérique, nous sommes devenus les bureaucrates de nous-mêmes, de nos propres vies : 150 fois par an, il faut renseigner son nom et ses coordonnées, sur le moindre site, pour le moindre repas. A un moment, on finira par tout lâcher, parce qu'on aura une bague connectée, un identifiant unique qui nous permettra de n'avoir plus rien à remplir. Mais on sera alors intégralement contrôlés.

dre son envol

Overture à horizon 2029, afin de le mettre en service dans la foulée.

A cet effet, le constructeur a réussi à embarquer des grands noms de l'aéronautique. Parmi ces derniers, Honeywell, coleader mondial des cockpits et de l'avionique aux côtés du français Thales. Le groupe américain fournit son tout nouveau poste de pilotage intégré, baptisé Anthem, ainsi que sa « plateforme avionique modulaire » de nouvelle génération. Honeywell a rejoint le réseau mondial de fournisseurs qui ont embarqué sur le programme.

En juin dernier, Boom avait signé, lors du Salon aéronautique du Bourget, plusieurs accords de sous-traitance avec les italiens Leonardo (fuselage) Aernnova (ailes) et Aciturri (empennage). Un autre partenariat a été noué avec le français Latécoère, dans les câblages. D'autres grands acteurs travaillent également sur Overture, tels que les américains Eaton,

Collins et GE, ainsi que le français Safran via sa filiale Landing Systems, qui fournira les freins et les trains d'atterrissage.

Cent pour cent de carburants d'aviation durable

Le projet de Boom, qui soulève un certain scepticisme, se concrétise peu à peu. Sa promesse ? Projeter le transport aérien dans une nouvelle ère, avec des avions de ligne volant à une vitesse supersonique, avec des carburants d'aviation durables (SAF). « Overture », assure Blake Scholl, « sera le premier avion commercial à être "carbone neutre" dès le premier jour, en étant capable de voler avec 100 % de SAF à deux fois la vitesse des avions de ligne les plus rapides d'aujourd'hui. » Les long-courriers les plus récents (Airbus A350, Boeing 787 Dreamliner) volent à une vitesse maximum de Mach 0,95.

Toutefois, selon certains experts, les

SAF d'origine non fossile ne seraient pas totalement adaptés aux vols supersoniques, dont l'altitude de croisière sera plus élevée que celle des vols subsoniques. Autre problème soulevé, des traînées de condensation plus importantes que celles émises par les avions classiques. Or, ces vapeurs d'eau participent à l'effet de serre. Enfin, Boom doit régler le problème du bang supersonique lorsque l'avion franchit le mur du son.

Overture se présente comme un petit Concorde du XXI^e siècle, capable de transporter entre 64 et 80 passagers, selon la configuration de la cabine, vers 600 destinations dans le monde, « identifiées comme rentables » par le constructeur. Par exemple, entre Tokyo et Seattle en quatre heures et demie au lieu de huit, entre Los Angeles et Tahiti en un peu plus de quatre heures, ou encore entre Miami et Londres en un peu moins de cinq heures.

Overture sera le premier avion commercial à être « carbone neutre » dès le premier jour

Blake Scholl
PDG de Boom Aerospace

”

A ce jour, Overture cumule 90 commandes, essentiellement des intentions d'achat, de la part de trois compagnies : American Airlines (vingt avions), United Airlines (quinze appareils et une option sur trente-cinq exemplaires supplémentaires) et Japan Airlines (vingt Overture).

Quant au marché, il concernerait quelque vingt liaisons dans le monde, selon une étude du cabinet Deloitte. Parmi ces dernières, New York-Londres et New York-Paris, Miami-Londres, Miami-Sao Paulo ainsi que Los Angeles-Sydney et Singapour-Sydney. C'est pourquoi l'idée d'une relance d'avions supersoniques, voire hypersoniques (plus de Mach 5), est à nouveau « en vogue » aux Etats-Unis. La Nasa a attribué plusieurs contrats d'études, notamment à Northrop (qui a noué un partenariat avec Boom pour une version militaire d'Overture) et à Boeing.