

MONIQUE SICARD

# Brouillards sur la route

Qu'est-ce qu'une inforoute ?  
Un outil, un objet technique,  
une intention, une finalité, une  
utopie ?  
Peut-être simplement le résultat  
de choix plus ou moins dirigés,  
emportés dans la valse des  
dynamiques chaotiques et pour  
lesquels il conviendra de susciter  
les adhésions ?

Nous voilà loin du *Petit Larousse* et des définitions classiques de la technique comme « applications de la connaissance scientifique », « ensemble des procédés employés afin d'obtenir un résultat déterminé » ou même « manière de protection contre les forces de la nature ». Les autoroutes de l'information ne sont pas issues directement d'une découverte scientifique. Rien n'est moins déterminé que l'endroit où elles nous conduisent. Et il est bien difficile de savoir contre quoi elles nous protègent.

Leur apparente immatérialité nous trouble ; nous ne pouvons dès lors que nous accrocher aux mots, aux images, aux arguments.

Notre incapacité à penser la technique nous incite à l'humeur vagabonde. Aller voir ailleurs, autrefois, d'autres réseaux, plus fermes, plus simples ; mais le choix d'un tracé de chemin de fer, celui d'un viaduc ou d'un passage à niveau obéissent si peu à des contraintes objectives, si peu à des finalités arrêtées... Là encore, peu de programmes et, surtout, jamais de limites aux capacités humaines. C'est bien dans le temps long des installations techniques que les fins émergent et s'imposent peu à peu, que les processus décisionnels prennent forme. La technique se construit parallèlement à son objet.

1996 : les autoroutes de l'information font l'objet de vigoureux débats parlementaires. 1836-1842 : l'installation des premières voies de chemin de fer donne lieu à d'interminables discussions à l'Assemblée.

De l'un à l'autre, aucune similitude, aucune continuité, aucun rapport de causalité. Seuls le surgissement et la force des images. Presque un jeu gratuit. A ras de terre. Au ras des mots.

## **Passages à niveau**

1837-1838 : les députés de l'opposition jugent trop rigoureuses les normes imposées par le gouvernement aux compagnies chargées de la construction des chemins de fer.

Pour le croisement des routes royales et départementales, l'État exigerait des viaducs quand les compagnies préféreraient des passages à niveau. Ces dernières protestent : il ne s'agit pas là de choix techniques rationnels mais bien de l'exercice d'un pouvoir fort. Leur bonne foi – affirmementelles – est manifeste. Elles privilégient le passage à niveau mais les raisons n'en sont pas financières : moins coûteux dans un premier temps, il reste

susceptible d'évoluer en gouffre financier s'il s'agit de payer des gardes-barrières pour une durée indéterminée.

Le débat divise la Chambre. Les députés proches du gouvernement s'inquiètent : n'y a-t-il pas en réalité quelque danger à laisser les compagnies s'emparer ainsi des chemins de fer, réunir des « capitaux considérables », exercer une sorte de droit de propriété sur le territoire national et se substituer aux devoirs de l'État vis-à-vis des particuliers sans qu'il soit exigé d'elles plus de garanties que s'il était simplement question de réunir quelques centaines de mille francs pour l'assurance contre la grêle ou l'incendie ?

Les tergiversations durent des années pendant lesquelles la Chambre accorde effectivement de nombreuses concessions aux compagnies privées. Le 11 juin 1842, cependant, une loi réinstalle avec vigueur le pouvoir de l'État sur la construction de ces lourds réseaux de communication. La forme rayonnante du réseau – cette fois programmé – est l'expression d'un pouvoir centralisé. Il s'agit autant de transporter des voyageurs que de symboliser l'efficacité d'un contrôle du territoire national : « [...] les lignes de l'État sont celles qui traversent le royaume entier, qui le traversent d'une extrémité à l'autre, qui joignent le nord au midi, l'est à l'ouest, l'Océan à la Méditerranée <sup>1</sup>. »

Les idées saint-simoniennes ont fait leur chemin : chacun doit occuper dans la société la place qui lui convient et la construction des chemins de fer se présente comme un beau potentiel d'emplois.

Elle assurera en outre le désenclavement des quartiers et des villages, la fin des querelles de clocher et de voisinage. Autorisant les voyages et les rencontres, elle sera l'un des meilleurs outils de la paix.

### Inforoutes

Si une relation claire lie encore de nos jours la voie ferrée et la locomotive, il n'en est plus de même pour le transport des sons et des images. Une simple conversation téléphonique peut transiter aussi bien par les réseaux hertziens classiques et satellitaires que par les fibres optiques. Téléphone ne signifie plus fils de cuivre. Le temps des bijections simples entre structures et services est révolu.

La difficulté à comprendre des systèmes techniques devenus complexes, la difficulté même d'en parler librement l'émergence d'un foisonnement de

1. *L'Illustration*, 22 avril 1843.

métaphores et de néologismes. Avant d'être matérialité, la technique est discours et utopie.

L'expression « autoroutes de l'information » (*Information Superhighways*) aurait été utilisée pour la première fois par le vice-président Al Gore en 1992. Alors candidat à la vice-présidence des États-Unis, il faisait directement référence à la crise des années trente et aux grands travaux publics sur lesquels s'était alors appuyé le président Roosevelt.

Dans le rapport remis en 1994 par Gérard Théry au Premier ministre Édouard Balladur, les « autoroutes de l'information » désignent clairement les infrastructures de fibres optiques susceptibles de donner accès à tous les « villages », toutes les maisons du territoire national. Quelque temps plus tard, l'abandon d'une grande partie du plan Théry a pour conséquence la réorientation du concept, sa modification ; en englobant le « réseau des réseaux », les bouquets numériques, les circulations hertziennes et les relais satellitaires, il perd en précision.

Le changement de direction du concept est tel qu'« Internet apparaît aujourd'hui à beaucoup comme l'archétype de l'autoroute de l'information<sup>2</sup> », voire même comme son synonyme. L'expression perd en ancrage territorial mais non en puissance. Le brouillard qui la nimbe autorise toutes les interprétations. Qui s'aperçoit cependant que l'autoroute de l'information n'a pas exactement le même sens pour les députés, les journalistes, et les cybernautes ? Sait-on seulement de quoi l'on parle ?

Évoquant à la fois la fuite, le voyage, la vitesse, l'exotisme, les grands chantiers employant de nombreux travailleurs..., l'expression doit aussi son succès à ce qu'elle s'adresse à l'homme-automobile adepte de confort individuel, simultanément consommateur de téléphones portables et de radios numériques<sup>3</sup>.

L'image d'un réseau mondial immatériel se substitue à celle d'un territoire national drainé d'une égalitaire toile d'araignée de fibres optiques. Une incertaine géographie d'archipels, à un solide hexagone régulier baigné de mers sur trois côtés.

Combien d'adolescents parlent avec fougue du Web sans avoir accès à Internet ? On « entend » avant de voir et de toucher. Les mots atteignent les gens avant l'innovation. Intimement liés aux utopies, ils ne désignent pas mais signifient une appartenance à la modernité. Leur pouvoir vient de leur capacité à produire et organiser le réel. Nous nous devons d'être modernes puisque nous devons désormais compter avec une « commu-

2. Ladislas Poniatowski, Ass. nale, 30/01/1996.

3. A. Cauquelin, « Mots et mythes du virtuel », « Les mythes technologiques », *Quaderni*, n° 26, été 1995.

nication instantanée et ubiquitaire d'informations à haute valeur ajoutée, la répliquabilité des images et des sons [...], des interfaces de navigation de plus en plus souples et inventives<sup>4</sup> ».

Il convient d'adhérer. Mais à quoi ?

4. *Imagina*, plaquette de présentation, février 1996.  
 5. François Fillon, Ass. nale, 30/01/1996.  
 6. Frédéric de Saint-Sernin, Ass. nale, 30/01/1996.  
 7. Émission télévisuelle « Envoyé spécial », « A propos d'Internet », France 2, février 1996.  
 8. Voir à ce sujet l'étude réalisée par David Cohen, *Interfatives ou l'écran agi*, Actes du séminaire 1994-1995, université Paris VII-Denis-Diderot.  
 9. Sur la cyberculture, voir le mémoire de Corinne Luiggi, « De la cyberculture à la cybernétique », maîtrise de conception et mise en œuvre de projets culturels, université Paris VII-Denis-Diderot, 1995-1996.

Les mots lancent les bases d'un projet sans limites, sans finitude : celui du tout possible. En revanche, ils conjurent les peurs, réaffirment que déterritorialisation et localisation ne sont pas incompatibles, rassurent en parlant encore du village. Efficace antidote contre les brumes et le gigantisme de l'autoroute, la métaphore du village se pose en héritière directe du village global de McLuhan. Chacun pourra donc, « sans quitter son village », avoir accès à toutes les informations<sup>5</sup>, quand bien même il conviendrait de ne pas laisser s'installer le « syndrome d'Astérix, toujours décidé à (contrer) [...] les attaques extérieures<sup>6</sup> ».

Et l'utilisateur confiant vogue dans une kyrielle de métaphores marines, bien destinées à faire rêver de l'inrêvable. Le guide électronique des programmes devient « un outil de navigation simple et convivial ». La zone d'affaires câblée de fibres optiques se fait « téléport ». « Le navigateur est rompu à la navigation dans des masses quasi infinies d'informations gratuites<sup>7</sup>. » Sur les écrans multimédias la boussole et la carte offrent accès aux terra incognita de la connaissance<sup>8</sup>. Les cybernautes affrontent les dangers des océans pour conquérir la Toison d'or<sup>9</sup>. Les meilleurs et les plus nobles des jeunes gens naviguent avec un grand courage sur des routes qui ne peuvent être que maritimes quand de grands périls les attendent... Qui oserait encore affirmer, dans de tels débordements poétiques que le télétravail est un labeur ?

Le déterminisme technique est invoqué au même titre que l'ouverture à la concurrence ou la mondialisation. Certaines émissions télévisuelles – peut-être parce que la présence de l'image libère le texte – raffolent des « ordinateurs extrêmement puissants », des « techniques hypermodernes », des « calculs très compliqués ». La marche de la technique serait autonome, vaguement inquiétante, inéluctable, mais elle conduirait au progrès. Est-il seulement possible de dire non au paradis ? « Face à l'avancée des nouvelles technologies, nous nous devons d'agir<sup>10</sup>. » « Nous avons déjà pris du retard, nous ne pouvons rester en dehors d'un mouvement qui semble frapper de plein fouet l'ensemble de la planète. »

10. G. Théry, *Les Autoroutes de l'information*, rapport au Premier ministre, La Documentation française, Paris, 1994.

C'est bien d'un combat qu'il s'agit et ce combat, qui s'affirme comme une lutte pour la démocratie et la culture, nécessite des armes. « [...] Il y a nécessité de donner à nos industries de télécommunications, à nos exploitants de réseaux, les armes nécessaires pour se développer sur le marché mondial <sup>11</sup>. » Gutenberg, rarement oublié, s'installe en ancêtre mythique. « Nous sommes en présence d'une révolution technologique dont les conséquences pourraient être du même ordre que celles qui ont découlé de l'invention de l'imprimerie <sup>12</sup>. »

« 14 millions de pages d'informations réparties sur 6 000 serveurs » consultables à distance ressuscitent l'utopie des hauts lieux voués aux choses de l'esprit. L'accès à l'information garantit à elle seule l'exercice de la démocratie. S'agit-il de pallier l'angoisse de la mort du livre ? Tous, quels qu'ils soient, affirment que le livre n'est pas mort. Pour certains, cependant, il convient de le débarrasser de sa gangue élitaire, de son aura d'autorité, pour retrouver l'authenticité d'une interface pratique <sup>13</sup>.

L'ascension sociale promise par ce Musée d'Alexandrie est d'autant plus crédible que l'ordinateur participe d'une économie « domestique » : il enregistre les messages, communique les réponses, garde la maison, met en route le chauffage, etc.

Cette « Chronique d'une révolution annoncée » ouvre sur l'avènement d'une société nouvelle. « Il faut se rendre à l'évidence, nous sommes en train de vivre un véritable Cyberbang aux conséquences imprévisibles. L'économie du virtuel commence à façonner en profondeur une nouvelle société [...] <sup>14</sup>. » Sur ce point, les responsables gouvernementaux font écho aux internautes : « Nous avons une grande ambition : celle de conduire la France avec succès vers cette nouvelle société qu'est la société de l'information [...] <sup>15</sup>. »

Plus la fin de ce siècle semble sombre, plus la société qui s'annonce apparaît lumineuse. L'État nation contraignant est mis au banc avec violence : « Internet est un gigantesque bras d'honneur à la face des institutions <sup>16</sup>. » L'incompétence des représentants de l'État habitués à gérer un territoire réel serait responsable de cette inadaptation au cyberspace. « Forme la plus haute du discours participatif de masse développé à ce jour, l'Internet mérite la plus haute protection contre l'intrusion du gouvernement <sup>17</sup>. »

L'État, c'est la matière. Le cyberspace, la nouvelle occupation de l'esprit.

11. Philippe Mathot, Ass. nale, 30/01/1996.  
12. François Fillon, Ass. nale, 30/01/1996.  
13. G. Wolf, « A l'écoute de McLuhan », *Interactif*, n° 11, été 1996.  
14. *Imagina*, op. cit.  
15. François Fillon, Ass. nale, 30/01/1996.  
16. *Planète Internet*, juillet-août 1996.  
17. Jean-Louis Gassé, ex-vice-président chez Apple. @bc.com., *Libération*, 21 juin 1996.

« Gouvernements du monde industrialisé, géants fatigués faits de chair et d'acier [...] vos concept juridiques de propriété, d'expression, d'identité, de mouvement et de contexte ne s'appliquent pas à nous. Ils sont basés sur la matière. Il n'y a pas de matière ici <sup>18</sup>. »

Pour certains, « tous les ingrédients d'une révolution radicale sont désormais réunis [...] <sup>19</sup> ». Pour d'autres, il s'agit simplement d'un moyen de changer les choses sans bouleverser l'ordre établi. Ainsi s'exprime l'utopie d'un monde sans contrôle ou, mieux encore, l'espoir fou d'une vie hors de contrôle. On peut voir là, au choix, des bribes anarchistes, des courants néo-libéralistes, des quêtes identitaires.

Il n'y a rien cependant de techniquement profondément nouveau dans ce qui arrive. Guère de découverte scientifique ou d'invention radicale dans cette révolution tout juste marquée par la rencontre inopinée « du téléphone, du micro-ordinateur et de la télévision <sup>20</sup> ».

## Concours

C'est en 1835 que la question des chemins de fer est introduite à la Chambre des députés. La matière était embarrassante et neuve. La Chambre crut qu'elle pourrait renvoyer à la session suivante l'examen du problème. Dans l'intervalle entre ces deux sessions, quelques personnes, qui avaient motivé l'ajournement sur le vague pressentiment de l'insuffisance des capitaux particuliers, développèrent un projet de loi qui avait pour but de confier à l'État la construction des lignes de chemin de fer. « Le projet était grandiose. » La conviction pour le faire adopter a cependant manqué à la Chambre. De concession en concession, celle-ci est arrivée à ne rien laisser passer de la proposition. En l'espace d'un mois, on est passé du « tout État », au « tout privé ». Dans ce revirement qui donnait d'abord les projets à l'État et les confiait ensuite à l'industrie particulière des travaux publics, rien n'avait été préparé. Ainsi s'enclenchait cette « malheureuse question des chemins de fer <sup>21</sup> ».

La loi du 7 juillet 1836 ouvre un concours : elle fait appel à tous ceux qui voudraient établir des chemins de fer entre Paris et Versailles. L'enjeu de ces « grandes voies de communication, de ces lignes puissantes » est bien la prospérité du pays. Les cahiers des charges doivent veiller avant tout à préserver la concurrence entre les compagnies ; ils se veulent garants des intérêts

18. J. Perry Barlow, *Déclaration d'indépendance du cyberspace*.  
19. *Imagina*, *op. cit.*

20. François Fillon, Ass. nale, 30/01/1996.

21. Chambre des députés, séance du 24 février 1838.

publics, concurrentiels vis-à-vis de l'étranger car, en matière de chemins de fer, la France est alors « en retard sur les États-Unis, l'Angleterre et l'Allemagne ».

Les projets proposés seront utiles, sérieux, sincères, exécutables sans obstacles matériels, bons sous le rapport de l'art comme sous celui de l'économie ou de la spéculation. Les partisans de l'État s'affirment garants des valeurs morales. A la confiance du roi répond la dignité et l'engagement moral de la Chambre, la sagesse de l'administration et de ses hommes à la loyauté parfaite, solides garanties contre l'agiotage et le tripotage.

Les incohérences du gouvernement apparaissent nettement à l'occasion de l'ouverture du concours. Le premier projet concerne la construction du chemin de fer sur la rive droite de la Seine. Alors que la Chambre rejette ce projet trop coûteux pour le pays, le gouvernement en présente alors un nouveau sur deux chemins : l'un sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche. Curieusement, les cahiers des charges établis par l'administration ne sont pas similaires. L'État est implicitement accusé d'avoir favorisé certaines compagnies.

« Comment, il faut passer par Asnières pour aller à Versailles quand la distance de Versailles à Asnières est égale à celle de Versailles à Paris ? » Le même programme – le transport des passagers de Paris à Versailles – s'effectuerait par deux canaux différents sans justification technique. La question de l'embranchement de la ligne droite sur la voie ferrée Paris-Saint-Germain – rendu obligatoire par le cahier des charges – est au cœur des débats : elle constituerait une menace directe pour la concurrence.

« Et d'abord, messieurs, comment l'administration a-t-elle pu, a-t-elle dû autoriser ce qu'on appelle l'embranchement ? »

Les députés d'opposition accusent l'administration de violer la loi du 7 juillet 1836 instituant l'ouverture du concours. Méfiants, ils prennent position en faveur des compagnies privées. Dans ces ajustements difficiles, plusieurs d'entre elles seront par la suite à l'origine de scandales financiers.

## **Expérimentations**

Le jeudi 27 octobre 1994, le gouvernement français décide l'ouverture d'un concours. La mise en place de stations expérimentales devrait permettre de tester efficacement l'adéquation entre les structures et les services : doit-on, comme le suggère le rapport Théry, drainer la France de fibres optiques

avant de tester de nouveaux services ou bien tester de nouveaux services en « simulant » des réseaux optiques, par exemple dans des zones déjà câblées ?

Sur les 600 projets proposés, 170 reçoivent en octobre 1995 le label de « projet d'intérêt public ». Loin de se limiter aux structures terrestres, ils illustrent aussi ce que l'on pourrait appeler le « retour hertzien ». Le 30 janvier 1996, un projet de loi relatif à leur mise en œuvre est examiné par l'Assemblée nationale : l'argument est d'inquiétude. Face aux incertitudes de la concurrence étrangère, de la mondialisation, de « l'avancée des technologies », il ne convient pas d'effectuer des choix techniques a priori, mais de conduire des expériences. Elles permettront d'opter, selon les cas, pour la fibre optique ou les ondes électromagnétiques, le réseau en araignée ou en filet de pêche.

La question des supports de la diffusion télévisuelle est au cœur des débats. Les dispositions du cahier des charges du concours permettent la couverture du même territoire par deux techniques différentes : le câble et le bouquet numérique. La loi du 30 janvier 1996 apparaît comme une entrave pour les industries de programmes : alors que les éditeurs peinent déjà à s'affirmer sur un marché francophone restreint, ils vont devoir parier sur différents supports à la fois, engager des investissements importants au détriment de la production qui devrait être leur rôle essentiel. Aux difficultés de la concurrence entre entreprises s'ajoutera pour eux celle de la concurrence entre les supports.

En outre la loi du 30 septembre 1986, relative à la liberté de l'audiovisuel, paraît bafouée par certains des projets sélectionnés. Elle repose sur le principe de bijection entre structure et service. Jusqu'à présent, à chaque fréquence correspond un service – c'est-à-dire un programme – et un responsable. Pour le Conseil supérieur de l'audiovisuel, accorder une autorisation de programme, c'est accorder une fréquence. A l'inverse, la suppression d'un programme s'effectue par l'interdiction de la fréquence correspondante.

Or l'intérêt du numérique réside précisément dans le fait que plusieurs programmes peuvent être diffusés sur un seul canal, offerts à la demande grâce au multiplexage. Dès lors, l'attribution des fréquences par le Conseil supérieur de l'audiovisuel ne constitue plus une garantie d'équilibre.

Les députés d'opposition voient dans ces plates-formes d'expérimentation

mises en place au lendemain des grandes grèves de décembre 1995, une libéralisation, un don aux sociétés privées, l'offre de nouveaux privilèges, et de nombreuses atteintes au service public.

Pour la commission parlementaire, responsable des plates-formes d'expérimentation, il convient de modifier en profondeur et immédiatement la loi du 30 septembre 1986. Le Conseil supérieur de l'audiovisuel est invité à passer outre l'appel à candidature et à opérer une distinction entre l'autorisation accordée au responsable de bouquets de programmes et les accords passés avec chaque service : désormais, ce sont les services, non les structures ni les responsables, qui seront soumis à convention. Il conviendrait aussi d'aménager les règles anticoncentration qui garantissent le pluralisme, les règles de production et de diffusion d'œuvres audiovisuelles françaises et européennes.

Le 30 janvier 1996 est voté un texte de loi « modeste et pragmatique », « pour que la France utilise tous ses atouts à la conquête de la nouvelle frontière de la société de l'Information<sup>22</sup> ». Il introduit un certain nombre de dérogations et d'aménagements aux textes existants. Ne nécessitant pas de décret d'application, il permettra aux expérimentations de commencer rapidement.

Ainsi va la technique.

Loin de se cantonner à l'inorganique, elle inclut le geste, l'idée, les structures, les services, les programmes. Surtout, elle oblige à des choix et cette obligation de sélection, qui se heurte aux entraves, aux résistances, la définit. Plus qu'une intention ou même une finalité, elle est une fenêtre, un « regard » ouvert sur les structures et les évolutions sociales. Elle révèle plus qu'elle ne conditionne.

Nul n'a précisé le but à atteindre au moment où se mettent en œuvre les chemins de fer ou les autoroutes de l'information. Pire même, nul n'a donné d'eux une définition.

La technique n'est pas la conséquence d'une histoire causale déterministe. Pour la comprendre, il convient au contraire, de remonter le cours du temps. Les mots pour la dire, profondément ancrés dans l'utopie, se font alors facteurs d'annonce : la technique est de l'avenir matérialisé<sup>23</sup>. Entre la chose et les mots, les mots et la chose, on ne sait plus qui précède quoi, qui succède à quoi, qui se montre et qui se cache. Cependant, quelque chose se dit là, se rend visible, qu'il conviendrait de décrypter.

22. François Fillon, Ass. nale, 30/01/96.  
23. Voir B. Stiegler, *Travail médiologique*, n° 1, AD REM, juillet 1996.

L'innovation n'est pas l'invention. La découverte scientifique n'est pas en outre pour elle un préalable indispensable. Le choix du viaduc ou du passage à niveau a peu de chose à voir avec l'invention du pont ou celle de la barrière à bascule.

C'est parce que les utopies sont évacuées de sa définition que la technique apparaît comme sa propre finalité, son unique horizon. Dès lors, elle n'offre plus accès à rien, qu'à l'idée contestable de progrès. Ainsi prennent naissance de violents rejets de la chose technique, entraînant avec eux celui de la chose scientifique. Qui accuser alors, sinon la machine, seule visible et seule en apparence à posséder une existence dans ce fouillis de câbles, d'ondes et de fibres, dans ces intrications entre l'idée et la construction ?