



Trivium

Revue franco-allemande de sciences humaines et sociales - Deutsch-französische Zeitschrift für Geistes- und Sozialwissenschaften

9 | 2011

Vitesse et existence. La multiplicité des temps historiques

Y-a-t-il une accélération de l'histoire ?

Reinhart Koselleck

Traducteur : Marie Claire Hoock-Demarle



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/trivium/4079>
ISSN : 1963-1820

Éditeur

Les éditions de la Maison des sciences de l'Homme

Référence électronique

Reinhart Koselleck, « Y-a-t-il une accélération de l'histoire ? », *Trivium* [En ligne], 9 | 2011, mis en ligne le 30 novembre 2011, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/trivium/4079>

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.



Les contenus de la revue *Trivium* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Y-a-t-il une accélération de l'histoire ?

Reinhart Koselleck

Traduction : Marie Claire Hoock-Demarle

NOTE DE L'ÉDITEUR

Nous remercions la maison d'édition Suhrkamp de nous avoir accordé l'autorisation de traduire ce texte dans le présent numéro.

Vite, vite, forgeron ! Ferres mon destrier !
 Tandis que tu hésites, le jour s'enfuit. –
 « Comme il crache la vapeur, ton cheval
 monstrueux !
 Vers quoi te hâtes-tu, cher chevalier ?

- 1 C'est par ces vers plutôt plats retraçant le décor mi-familier mi-inquiétant propre aux ballades romantiques tardives que débute le premier poème allemand consacré au chemin de fer¹. Son titre : le coursier à vapeur (« Das Dampfroß »), sa date : 1830 – cinq ans donc avant que ne roule entre Nuremberg et Fürth le premier chemin de fer allemand, son auteur : Adalbert von Chamisso.
- 2 Comme le signale le titre, ce qui est thématiqué ici, c'est le passage du cheval à la locomotive, ce cheval monstrueux, ou, par delà la métaphore : c'est l'accélération. Tout d'abord notre locomotive, parcourant le globe d'Est en Ouest, gagne un jour, ce qui rentre encore dans le cadre de notre expérience calendaire. Mais ensuite sa vitesse s'accroît : « Mon coursier à vapeur, modèle de rapidité, / laisse derrière lui le temps qui court / Et s'il prend sur l'heure sa course vers l'Ouest / il émerge à nouveau hier à l'Est ». La locomotive de Chamisso recrache la fumée pareille à l'ombre que l'avenir porte sur le passé. Elle abolit non seulement le temps naturel mais aussi le temps historique, elle fait le tour de la terre à une allure telle que allant à l'inverse de la rotation de la terre, elle est capable de rattraper le passé. « J'ai volé au temps son secret / et l'ai amarré d'hier à

nouveau à hier ». Ainsi, le chevalier de la locomotive devient le témoin de sa propre naissance, il surprend son grand-père contant fleurette à sa fiancée et se voit renvoyé sans ménagement. Tantôt il veut se rendre à Sainte Hélène pour apporter à Napoléon le salut de la postérité, tantôt il veut lui rendre visite en 1804 pour le mettre en garde contre le couronnement impérial – « Ah, si seulement il retenait cette mise en garde ! », ajoute le bonapartiste critique qu'était Chamisso.

- 3 Quant au forgeron, qui reçoit 1900 pièces d'or pour les soins prodigués – le XIX^e siècle est en effet estimé en or –, la seule chose qui l'intéresse c'est l'avenir : est-ce que les actions montent ou descendent et « en confiance » est-il sage d'avoir confiance en Rothschild ? Mais le cavalier, appuyant sur un ressort, est déjà bien loin avec son cheval à vapeur.
- 4 Le poème de Chamisso n'est pas seulement la première expression du lyrisme célébrant la technique ferroviaire qui apparaît alors en Allemagne, il en est aussi la plus étonnante. Dans la poésie de la vapeur, telle qu'elle devint alors à la mode, on retrouve toutes sortes de prises de position politiques ou sociales : cela va de l'hymne au progrès – « avec chaque rail que nous posons, c'est une vie nouvelle qui naît » (Louise Otto-Peters)² – au frisson face aux énergies qui, une fois déchaînées, menacent de détruire culture et esprit. Mais ce qui reste un défi permanent, c'est bien l'augmentation de la vitesse, qui avait alors déclenché un véritable choc. Ce que faisaient jusqu'alors le cheval, le vent ou l'eau, c'est désormais la machine qui le fait. Toutefois il était difficile de décrire le passage d'un temps de mobilité tributaire de la nature, à un temps devenu disponible grâce à la technique. Dans un premier temps, c'est aux métaphores venues de la nature que l'on a eu recours : animaux exotiques ou figures mythiques furent associés à la locomotive. On convoque rhinocéros, dragons, éléphants, colosses ou géants pour montrer tout ce que la locomotive apporte de plus par rapport à un simple cheval : faire six lieues, soit 24 kilomètres à l'heure et transporter tout un convoi de wagons d'un lieu à l'autre avec hommes, bagages, fret et même chevaux.
- 5 Chamisso a été le seul à aller au delà de la métaphorisation propre à la production d'énergie technique et à thématiser l'accélération elle-même. Ce qui produit quelque chose d'inattendu. Dans une inversion merveilleuse, il voyait l'accélération grandir de plus en plus, de sorte que le passé serait certes rattrapé, mais pas l'avenir. Plus l'un s'ouvre, plus l'autre se dérobe. On est, après la lecture du poème de Chamisso, presque enclin à dire que l'historisme est la vraie forme du progrès. Car, ce que fut le passé, on le sait de mieux en mieux, ce qu'apporte le futur, d'autant moins.
- 6 Chamisso n'était pas le seul à avancer une telle interprétation toute enrobée de merveilleux. Elle faisait partie de l'expérience de l'accélération telle que l'avait vécue le *Vormärz* : comme Heine le rapporte de Paris à l'occasion de l'ouverture des lignes de chemin de fer vers Rouen et Orléans, « ici commence une nouvelle ère dans l'histoire de l'humanité et notre génération peut se vanter d'avoir assisté à sa naissance ». En fait, cette génération apprend plus, ou peut-être moins, que lors de la canonnade de Valmy : « Nous sentons seulement que notre existence est entraînée ou plutôt lancée sur de nouveaux rails, que nous allons au-devant d'une nouvelle vie, de nouvelles joies et de nouvelles souffrances, et que l'inconnu exerce son charme mystérieux, à la fois attrayant et inquiétant. »³
- 7 Un autre contemporain – Edouard Beurmann – affirme qu'à cause de cette nouvelle incapacité à prévoir le futur, les gouvernements « sont méfiants vis à vis de telles entreprises, étant donné qu'ils ne peuvent pas en calculer la fin. Mais le temps ne se laisse pas ralentir »⁴. Et même un monarque qui a favorisé la construction ferroviaire comme

Louis Ier de Bavière, prend la plume pour écrire un poème contre ce nouveau futur : « la terre partira en fumée », y est-il écrit. « Partout et jamais chez soi, erre de par la terre, instable comme la vapeur, l'instable race humaine / Déjà la voiture a pris sa course stupéfiante / maintenant, maintenant seulement, le but est caché au regard » (1847)⁵.

- 8 Même notre génération actuelle, celle qui a été témoin du voyage sur la lune et des spoutniks, de la retransmission en direct par la télévision, des fusées et des avions à réaction, n'a pas fait un saut d'expérience comparable à celui de la génération du *Vormärz*. C'est comme si le décollage de l'avion du sol était le seul véritable événement – pas le vol en soi et son accélération. Il semblerait que même des phénomènes qui s'accélèrent peuvent devenir des choses habituelles. Dès 1838, le dictionnaire Brockhaus anticipait que l'aviation elle-même, si elle devait se développer, n'égalerait jamais la percée que le chemin de fer avait réalisée vers un temps techniquement maîtrisé. Afin de répondre à la question de l'accélération dans l'histoire, voire de l'accélération de l'histoire, j'aborderai le problème en deux temps :
- 9 D'abord, il s'agira de la singularité de l'expérience de l'accélération dans le contexte empirique de la révolution industrielle naissante. Ma thèse est que l'accélération correspond à une dénaturalisation de l'expérience du temps qui nous était jusqu'alors familière. Elle est l'indicateur d'une histoire spécifiquement moderne.
- 10 Ensuite, il conviendra d'analyser rétrospectivement les théorèmes et mythologèmes qui, bien avant la révolution industrielle, s'étaient intéressés à ce qui y ressemblait fort à l'accélération historique. Ma deuxième thèse est donc que l'accélération en tant que catégorie d'attente de l'histoire est ancienne, que depuis le XVI^e siècle elle s'est adjointe de nouveaux contenus d'attente, mais qu'elle n'a pu devenir un concept d'expérience au sens propre du terme que depuis la révolution industrielle. Autrement dit : la réduction du temps formulée en tant que telle par les textes de l'Apocalypse se transforme en une métaphore de l'accélération, qui depuis le XVI^e siècle exprime des contenus nouveaux et différents de ceux qui étaient visés dans l'horizon de l'eschatologie chrétienne.

1. La dénaturalisation de l'expérience du temps par les facteurs d'accélération techniques

- 11 Je suis tout à fait conscient qu'en parlant d'une dénaturalisation du temps, j'emploie une expression impropre. Car le temps a toujours quelque chose à voir avec la nature, les astres et les rythmes biologiques des hommes, quelque soit l'usage, la déformation ou la transformation qu'ait pu en faire la société humaine. Il suffit de se rappeler la célèbre plaisanterie soviétique : « dors plus vite, Camarade ! » pour saisir la limite qui ne peut être franchie par aucune planification. Ce qui m'importe, c'est de montrer que les facteurs introduits par l'homme, en tant qu'être participant à l'histoire, dans son expérience du temps entraînent une indépendance relativement plus grande par rapport à cette nature, dont l'être humain restera toujours dépendant. L'accélération, qui n'est provoquée que par les hommes eux-mêmes, est un signe irréfutable de ce processus.
- 12 L'introduction de l'horloge mécanique au XIV^e siècle avait déjà entraîné une dénaturalisation de l'expérience du temps sur la longue durée. Elle conduisit à l'étalonnage du cours de la journée en 24 heures égales. Le Goff parle d'un temps marchand, du temps des marchands, qui entre en concurrence avec le temps liturgique de l'Eglise et qui, sous l'influence de la physique, science en plein développement, a

représenté un énorme potentiel d'abstraction⁶. Toute l'histoire de la mesure du temps peut se décrire, aussi pour ce qui est de sa fonction sociale, comme l'histoire d'une abstraction croissante.

- 13 Les anthropologues nous rapportent à quel point les anciennes mesures du temps sont inscrites dans toutes les formes de rapports humains⁷. À Madagascar, par exemple, il existe une unité de temps pour « la durée de cuisson du riz » ou pour le temps nécessaire pour « griller une sauterelle ». Unité de temps et déroulement d'une action convergent encore complètement. De telles expressions sont bien plus concrètes que par exemple celle d'« instant », qui constitue dans notre langue une unité de temps en soi, ou que « le présent », qui signifiait d'abord « présence » et qui n'a évolué vers une désignation temporelle que vers 1800.
- 14 Quant aux instruments élémentaires de mesure du temps qui, dans les mondes civilisés, signalaient le cours du temps par la diminution de leur matière – sable ou eau –, ils étaient encore adaptés à des actions concrètes : ils mesuraient la longueur d'un prêche, fixaient l'heure de la messe ou, comme l'horloge à eau de Cicéron, déterminaient la durée d'un plaidoyer devant le tribunal. À ces instruments de mesure élémentaires s'ajoutaient les cadrans solaires, qui indiquaient, selon les saisons ou la position géographique, des temps différents, ceux-ci étant rendus possibles par le seul cours naturel du soleil et indiqués en fonction de ce cours.
- 15 Mais des horloges mécaniques pouvaient aussi s'y adapter. Au XIX^e siècle encore, les Japonais utilisaient des horloges dont l'artifice consistait à maintenir les indications des heures par l'aiguille et le cadran si variables, que la durée de l'heure du jour, en rapport inversé avec l'heure de nuit, variait en fonction des saisons : plus longue en été, moins longue en hiver. La différence entre les heures de jour et de nuit due aux saisons interférait directement dans le rythme du travail, dont elles tenaient leur finalité. De telles horloges, tout comme les instruments élémentaires de mesure du temps, correspondaient au rythme journalier de l'agriculture ou de l'artisanat, nullement à celui d'un monde du travail mécanisé, dont les rythmes de temps, en gros tous semblables, étaient prescrits à l'homme par la machine.
- 16 L'horloge mécanique introduite au XIV^e siècle, celle qui est passée de la tour du château ou du clocher au fronton de l'hôtel de ville pour gagner les salons et finalement se retrouver dans les poches des vestons, celle qui au XVI^e siècle pouvait indiquer les minutes (et au XVII^e les secondes), est certainement un indicateur mais également un stimulateur de la disciplinarisation et de la rationalisation du monde du travail et de ses espaces d'action. Déjà dans la première moitié du XIX^e siècle en Angleterre, nombreux étaient les ouvriers qui avaient sur eux leur propre montre, ne serait-ce que pour contrôler l'heure du surveillant. Avec le développement du chemin de fer et de ses horaires unifiés, on introduisit finalement – dans la Prusse d'avant la Révolution de 1848 – des temps normalisés, totalement distincts du temps local et de la position par rapport au soleil. Henry Ford démarra sa carrière d'entrepreneur en faisant fabriquer des horloges capables d'indiquer, sur deux cadrans à la fois, le temps normal et l'heure locale : signe, s'il en est, de la mise en place d'unités de temps techniquement déterminées, qui se dissocient des rythmes de temps traditionnels liés à la nature. Jour et nuit semblaient se rapprocher, de la même façon que depuis l'ère du chemin de fer il était devenu possible, grâce aux rails, de faire des voyages de nuit. C'est là un processus auquel correspond dans les grandes entreprises du XIX^e siècle le travail de nuit, qui existait déjà

dans les ténèbres de la mine depuis le XVI^e siècle et qui fut de plus en plus introduit par la suite afin d'augmenter la production.

- 17 Tous ces phénomènes ont certes été souvent décrits, bien qu'ils n'aient pas été suffisamment analysés. Nous pouvons donc, en gros, distinguer trois phases d'un potentiel croissant d'abstraction :
1. La mesure du temps est d'abord intégrée à l'ensemble des actions humaines.
 2. Grâce au cadran solaire, on réussit en quelque sorte à objectiver le temps naturel.
 3. Avec l'horloge à rouages puis l'horloge à pendule, c'est une modification du quotidien qui commence, avec des unités de temps quantifiées, qui garantissent et favorisent l'extension croissante de l'organisation sociale. Ce phénomène s'est étendu du XIV^e au XVIII^e siècle. Louis XIV, le Roi-Soleil, fut fêté comme *Chronocrator*, comme Maître du temps⁸, au titre qu'il maîtrisait le présent par sa sagesse, le passé par sa mémoire et l'avenir par sa prévoyance : les horloges qui lui sont consacrées ou qu'il a fait installer en public en sont le symbole.
- 18 En ce qui concerne notre questionnement, il est important de retenir que les horloges avec leur marche régulière pénétrant l'ensemble du quotidien, sont certes créatrices et indicatrices d'un ordre durable, mais pas de l'accélération⁹ – quelque soit la potentialité que les sciences physiques avaient de la mesurer. Le sablier qui se vide, avec son temps fluide, est devenu l'allégorie de l'éphémère, de la Vanité ; l'horloge mécanique à rouages, au contraire, l'allégorie de la régularité, de l'intelligence pratique et de l'utilité. Ce n'est que vers la fin du XVIII^e siècle, une fois qu'elle fut totalement entrée dans les habitudes, que l'horloge a pu elle aussi devenir une représentation iconographique de la Vanité.
- 19 La métaphore de la machine – et tout particulièrement celle du rouage de l'horloge – qui depuis le XVII^e siècle englobait le cosmos, la société et l'homme, était antérieure à la notion de progrès : elle visait la régularité, la bonne gouvernance – que celle-ci soit celle de Dieu, de la nature ou des hommes – qui, une fois mise en ordre, se déroulait ensuite uniformément, mais elle ne visait pas son accélération¹⁰. L'horloge était capable de mesurer l'accélération, non de la symboliser. Ceci n'a été possible qu'avec le chemin de fer et sa métaphorique propre : Marx parlait des révolutions comme des « locomotives de l'histoire », mais pas des horloges de l'histoire. Voilà donc le seuil à partir duquel l'accélération a pu devenir l'expérience dominante d'une nouvelle génération¹¹.
- 20 L'un des constats faits au seuil de notre époque fut que, avant même l'invention de la machine à vapeur, du métier à tisser mécanique ou du télégraphe, qui ont tous contribué à l'accélération des transports, du secteur textile alors à la pointe de la production et de la transmission des informations, on observait déjà une vitesse croissante de l'ensemble de l'existence. Il s'agissait là d'un premier élan menant, une fois le cap franchi, à une nouvelle dimension de l'expérience du temps. Jetant un regard rétrospectif sur le XVIII^e siècle, Niebuhr note : « On a commencé à vivre de manière plus rapide et plus intensive qu'autrefois. Mais au moment de la Révolution, cela n'était encore qu'en devenir et ne s'est vraiment développé que depuis »¹².
- 21 On peut observer depuis le XVII^e siècle de nombreuses augmentations de la rapidité datant d'avant l'ère des machines. La construction des réseaux routiers et des canaux a augmenté le nombre des unités de fret acheminées dans un temps équivalent sur des distances plus grandes, pour des motifs d'ordre mercantile ou politique. En Angleterre par exemple, où l'on jouissait depuis toujours de l'atout de routes maritimes bon marché et rapides faisant le tour de l'île, on ne développa un réseau routier qu'après que le Prince Charles, venant d'Écosse, ait pénétré jusqu'au cœur de l'Angleterre en 1745 et que l'on se

soit alors trouvé dans l'impossibilité de lui opposer des troupes rapidement. Mais ici ce ne sont pas les causes qui nous intéressent mais d'abord les faits.

- 22 La vitesse moyenne des carrosses privés sur les routes françaises a plus que doublé entre 1814 et 1848, passant de 4,5 à 9,5 km / heure. En Prusse, dans le même laps de temps, la durée du voyage en diligence entre Berlin et Cologne est passée de 130 à 78 heures. Du fait des investissements de l'Etat dans la construction des routes, le gouvernement a longtemps hésité à créer une concurrence avec le chemin de fer qui aurait permis d'abaisser les coûts – ce fut là, comme on sait, l'une des causes indirectes de la Révolution de 1848.
- 23 Les routes maritimes connurent un processus semblable d'augmentation de la vitesse¹³. Dans la première décennie du XIX^e siècle, les Américains du Nord construisirent le Clipper, un voilier mince aux mâts très hauts, qui faisait le trajet entre New York et San Francisco par le Cap Horn (19 000 km) en 90 jours, au lieu des 150 à 190 jours habituels. Son rendement maximum journalier était de plus de 750 km, c'est à dire environ 15 miles nautiques par heure, atteignant ainsi une vitesse que les bateaux à vapeur ne maîtrisèrent que bien plus tard.
- 24 On peut enfin observer un phénomène analogue dans la transmission des informations. Avant que ne s'impose le télégraphe électrique – celui inventé en 1810 par Sömmering n'était pas encore utilisable –, le réseau de télégraphes optiques, dont la tradition remonte à l'Antiquité, fut poussé jusqu'à l'extrême perfection¹⁴. La vitesse de transmission du signal fut considérablement accrue, ce que l'on peut imputer autant à la réduction imposée à la longueur des textes administratifs baroques qu'à la construction des signaux qui essaient d'une tour sémaphore à l'autre. Pendant la Révolution française, ce système de communication, qui était en même temps un système de contrôle, fut développé de manière systématique. En 1794 par exemple, la nouvelle de la prise de Condé-sur-l'Escaut transmise par le télégraphe optique de Lille parvint à Paris bien des heures avant que n'arrive le messenger à cheval. Les succès de Napoléon aussi sont imputables à l'accélération de la transmission des nouvelles, accélération qui fut d'ailleurs la cause de la mort d'Andreas Hofer, victime d'un ordre transmis de cette manière, alors même que la majorité des juges sur place en avaient décidé autrement. Combien de fois on a vu, alors, les intérêts politiques et militaires prendre le dessus sur ceux de la société mercantile, qui n'allait faire prévaloir ses droits que bien plus tard. Vers la fin du XVIII^e siècle, Büsch, professeur à Hambourg, expliquait que « l'on pouvait imaginer des cas où les nouvelles, en arrivant seulement quelques heures plus tôt que d'habitude, représentaient des sommes bien plus grandes que celles des coûts annuels de la ligne télégraphique et de toute son installation »¹⁵ – un principe cher à la bourse et au monde de la finance des siècles à venir. Epargner le temps augmente les coûts et plus encore les gains.
- 25 Qu'y a-t-il donc de commun à tous ces éléments ? L'Etat moderne et la société bourgeoise ont imprimé une étonnante accélération à leur réseau de transports et ce, bien avant que l'on invente les instruments d'accélération techniques. Mais ils se sont heurtés à une limite absolue, imposée par la nature. On pouvait bien réparer les routes ou améliorer les carrosses, la force du cheval restait toujours la même. On pouvait bien perfectionner les bateaux, leur vitesse dépendait finalement de la faveur des vents. On pouvait bien rationaliser la télégraphie optique, la transmission échouait dès la tombée de la nuit ou, si elle se faisait de jour, à cause de la pluie ou des nuages et ce, souvent pendant des jours, voire des semaines. Parfois une nouvelle restait incomplète pendant des jours : c'est ainsi

qu'on annonça une victoire en Espagne sans que Paris sache si le vainqueur avait été Wellington ou les Français.

26 Une fois lancée, l'accélération dans les rapports entre les hommes n'a pu être poursuivie qu'après que les inventions techniques faites dans ce but aient permis de surmonter les obstacles naturels. Ce n'est qu'après la Révolution française et la révolution industrielle que le constat de l'accélération devint une règle d'expérience généralisée.

27 Permettez-moi de reprendre ici quelques critères propres à cette règle d'expérience, tels qu'ils furent formulés à l'époque :

La mesure la plus courante pour saisir l'accélération est la diminution du temps. Dans un article incisif de 1838, le *Brockhaus* du temps présent définit ainsi la nature des chemins de fer : « ils abolissent les séparations spatiales par des rapprochements dans le temps [...] Car les espaces ne sont pour nous des distances que par le temps dont nous avons besoin pour les parcourir; si nous accélérons celui-ci, c'est l'espace lui-même dans son impact sur la vie et la circulation qui se réduit ». Viennent ensuite les calculs détaillés, non dépourvus d'une touchante naïveté, concernant le monde du travail et celui de la politique, l'importance à venir des chemins de fer pour les intérêts militaires étant ici soigneusement passés sous silence. Le compagnon-ouvrier faisant son tour à pied gagnerait, en prenant le train, 4 jours et demi de temps de travail par semaine. Les villes éloignées les unes des autres fusionneraient en un « espace artificiellement concentré ». La séparation entre ville et campagne serait abolie au profit d'un espace économique commun. « La terre et la mer inversent leur rôle », « les chemins de fer réduisent l'Europe à environ la superficie de l'Allemagne »¹⁶.

28 Inutile de donner d'autres exemples. Calculées en dehors de tout facteur de changement politique ou social, les données de l'accélération sont projetées de manière linéaire dans l'avenir, et cela non sans intention politique. Même les détracteurs de ce mode de locomotion ont constaté (et craint) que les chemins de fer, qui transportaient désormais tous les milieux sociaux, répartis en quatre classes et à la même vitesse, ne déclenchent une réaction démocratique. Les chemins de fer comme inaugurateurs de l'ère de l'égalité, cela fait partie de la topologie. Et il est presque inutile de rappeler que l'unification des espaces juridiques, entreprise à cette époque aux dépens des droits régionaux traditionnels, relève du même registre d'expérience.

29 Mais l'accélération est consignée aussi par delà l'évidente exégèse du chemin de fer. Les analyses d'Adam Smith font leur entrée dans l'Encyclopédie allemande en 1793. Ainsi, peut-on y lire, la division du travail permettrait « non seulement un accroissement relatif des forces de production, mais aussi une économie de temps, du fait que l'on gagne le temps que l'on perdait autrement en passant d'un travail à un autre. Ce gain de temps augmente très sensiblement la quantité de travail ». Finalement, par ce gain de temps, on épargne du salaire et, tout cela, on le doit aux machines. Le temps de travail ainsi libéré est employé à satisfaire de nouveaux besoins, nés du fait que les besoins habituels sont déjà satisfaits par les machines¹⁷.

30 C'est dans ce contexte que se mettent en place les analyses des structures des besoins, qui depuis les années 1790 se situent dans une perspective temporelle. Le luxe perd sa marque infamante de n'être qu'un privilège des classes supérieures. Au contraire, avec le changement accéléré de la mode, tel que Garve, qui fut le traducteur de Smith, l'observe, le besoin se transforme en un besoin de croissance des besoins. Au lieu de satisfaire l'exigence minimale d'une nécessité imposée par la nature, les besoins croissants en

viennent à faire pression sur la société d'ordres. Ça et là, on perçoit des processus linéaires qui, vécus comme de l'accélération, sont irréversibles. C'est pourquoi, du point de vue économique, la métaphore statique de la machine explose : en 1800, Büsch analyse encore la circulation de l'argent dans la perspective où toutes les classes d'hommes constituent, suivant leur activité, des ressorts différents. Mais il poursuit : « il ne faut pas pousser trop loin ces comparaisons. Car ces ressorts agissent non seulement sur chacun et tous sur l'ensemble, c'est à dire sur le bien-être de l'Etat, mais ils agissent en retour les uns sur les autres, promouvant et accélérant la marche de l'un et de l'autre. Une combinaison dont je ne me risque pas à donner un exemple correspondant pris dans la mécanique »¹⁸.

- 31 C'est avant tout l'accélération qui différencie l'expérience alors actuelle du temps de toutes celles qui ont précédé. Mais on cherche encore en vain la métaphore qui conviendrait à un tel système auto-généré et qui s'accélère lui-même. Cette accélération semble gagner un domaine après l'autre, non seulement le monde industriel technicisé, ce noyau où toute accélération est empiriquement sous contrôle, mais aussi le quotidien, la politique, l'économie ou l'accroissement des populations¹⁹.
- 32 L'univers de la bourgeoisie s'est développé sous son signe. Ainsi on produisit en des délais de plus en plus courts de plus en plus de pianos –marqueurs du statut social dans tout salon bourgeois. En 1750, un facteur de piano produisait une vingtaine d'instruments environ par an. Grâce à la production mécanique des cadres métalliques, Broadwood à Londres en fabriquait déjà 400 par an en 1802 et 1500 en 1825. « Les prix baissaient, les tonalités montaient », atteignant l'éclatante fréquence 435. Mozart et Beethoven s'irritaient d'entendre leurs morceaux joués plus vite qu'ils ne l'avaient souhaité. De même, dans le foyer domestique, la lecture fut elle aussi à sa manière accélérée. À la lecture répétitive de la Bible et des auteurs classiques, succéda la consommation de nouveaux produits offerts continuellement, surtout des romans. Depuis 1814, la rotative faisait bondir le chiffre d'affaires et le *Brockhaus*, l'un de nos témoins majeurs, s'y adapta : ¶ Alors que, pour mieux rendre compte de l'actualité, ses premières encyclopédies étaient encore régulièrement mises à jour grâce à des volumes de suppléments, la maison d'édition se mit en 1830 et en 1840 à éditer un *Brockhaus* du temps présent, fidèle aperçu de la modernité. Et cet aperçu donna bientôt naissance à la revue « Die Gegenwart / Le présent » qui livrait désormais mensuellement sur la table du salon les événements marquants d'un temps qui s'enfuyait.
- 33 Arrêtons là le rappel des faits empiriques et de l'interprétation qu'on en faisait à l'époque. Qu'a apporté la règle d'expérience de l'accélération ?
- 34 Son emploi croissant depuis le tournant du XVIII^e au XIX^e siècle témoigne d'abord d'un changement dans la notion comme dans la conscience du temps, sans pourtant que son usage dans la langue quotidienne n'ait été d'une quelconque rigueur théorique ou systématique. De toute évidence, l'expression servait à enregistrer une expérience qui n'avait jamais existé auparavant sous cette forme, et c'est bien là le point essentiel que recèle l'accélération. Ce qui est mis en mot, c'est, en premier lieu, l'effet de surprise.
- 35 Une brève explication s'impose.
- 36 La question de l'accélération s'inscrit dans la question plus générale de ce qu'est le temps historique. Si l'on peut désigner le progrès comme la première catégorie temporelle intrinsèquement historique – ce qu'elle est en dépit de ses implications théologiques –, alors l'accélération est une variante spécifique de ce progrès. Il peut, théoriquement

parlant, y avoir progrès même quand celui-ci se déroule de manière régulière, de sorte que la simple rapidité d'un changement ou d'une amélioration n'apporte aucun critère supplémentaire au fait que quelque chose change en progressant. La hausse d'une production peut, par exemple, rester toujours la même dans les mêmes intervalles de temps. Ce n'est que lorsque la productivité est accrue que la production s'accélère (il est clair qu'il y a là un problème pour l'histoire économique qui n'a pas été suffisamment exploré. Le passage de la filature et du tissage manuels à la filature et au tissage mécaniques n'est qu'une manifestation parmi beaucoup d'autres, qu'il convient de jauger de manière distincte).

- 37 Et ce n'est que lorsque les intervalles de temps, qui sont mesurés en segments relevant de la chronologie naturelle, connaissent une augmentation non plus arithmétique mais géométrique, que l'on peut enregistrer quelque chose qui ressemble à de l'accélération. C'est la raison pour laquelle Henry Adams autour de 1900 a considéré l'ensemble de l'histoire moderne sous l'angle de la *Law of acceleration*²⁰. Le modèle est utile comme définition heuristique des conditions techniques et industrielles de l'histoire moderne, mais il ne se laisse pas directement appliquer à l'histoire en général. Pour nous, il est évident que l'accélération est plus qu'un simple changement, plus aussi que le simple progrès. Elle qualifie une notion comme « le progrès de l'histoire » dont il n'a été possible de parler qu'après 1800.
- 38 Le fait qu'il y ait changement, c'est-à-dire *mutatio rerum*, peut se dire de toutes les histoires. Ce qui par contre est moderne, c'est ce changement qui suscite une nouvelle expérience du temps : le fait que tout change plus vite que l'on pouvait alors s'y attendre ou que l'on avait pu le vivre auparavant. Du fait des tranches de temps plus courtes, une part d'inconnu, étrangère à toute expérience vécue jusqu'alors, entre dans la vie quotidienne des gens concernés : c'est ce qui caractérise l'expérience de l'accélération. Comme Goethe le fait dire à son héros des *Affinités électives*, Edouard : « Nous vivons à une époque où l'on ne saurait plus rien apprendre pour le reste de sa vie. Nos ancêtres étaient bien plus heureux, ils s'en tenaient à l'instruction qu'ils avaient reçue pendant leur jeunesse, tandis que nous autres, si nous ne voulons pas passer de mode, nous sommes obligés de recommencer nos études tous les cinq ans au moins. »²¹
- 39 En d'autres termes : des rythmes et laps de temps s'articulent, qu'il n'est plus possible de rattacher ni au temps de la nature, ni à la succession des générations. La répétition continue de l'apprentissage d'autrefois et la mise en œuvre durable de l'appris sont interrompues au profit de l'apprentissage de toute nouveauté. Par rapport à l'expérience de l'apprentissage d'autrefois, les rythmes temporels du ré-apprentissage se font de plus en plus brefs, ce qui engendre l'expérience d'un changement accéléré. Ce type d'accélération renvoie à une histoire, qui, saisie pour ainsi dire comme un temps qui se dépasse lui-même en permanence, a été qualifiée de Temps modernes, au sens emphatique du terme.
- 40 Une seconde explication est nécessaire ici qui doit nous avertir du danger de poser comme absolu dans sa spécificité le concept de Temps modernes ainsi défini. L'accélération est aussi une notion de perspective, qui se manifeste à travers la comparaison entre des générations qui vivent ensemble et partagent un espace d'expérience qui leur est commun, mais qui diffère en fonction du point de vue adopté. Perthes s'exprime sur ce sujet dans une lettre à Jacobi, lorsqu'il tente d'interpréter « l'incroyable rapidité » avec laquelle son époque réorganisait tout ce qui était de l'ordre de la pensée et de la volonté²². Autrefois les changements d'expérience nécessitaient des

siècles, aujourd'hui les événements consécutifs se trouvent comprimés et les conflits ne font qu'augmenter en conséquence. « Notre époque a réuni ce qui est totalement inconciliable dans les trois générations aujourd'hui contemporaines. Les énormes contrastes entre les années 1750, 1789 et 1815 ne connaissent aucune transition et n'apparaissent pas aux yeux des contemporains, selon qu'ils sont grands-pères, pères ou petits-enfants, comme se suivant les uns après les autres, mais comme situés les uns à côté des autres ». C'est donc la contemporanéité chronologique de la non-contemporanéité politique et sociale qui provoque des situations de conflit, conflit dont les tentatives de règlement controversées sont, contrairement aux époques antérieures, vécues comme accélération.

- 41 En ce qui concerne notre catégorie de « l'accélération », il peut donc aussi s'agir d'un instrument de connaissance visant une théorie de la crise politique, sans qu'il soit nécessaire pour nous d'en déduire d'autres accélérations pour l'avenir. C'est bien dans ce sens encore que l'on a traditionnellement interprété la Révolution française et son déroulement. C'est ce que fait par exemple Georg Friedrich Rebmann lorsqu'il tient une oraison funèbre pour le calendrier révolutionnaire révoqué en 1805. Il commence par donner un aperçu typologique de la révolution présente, qui s'est dotée de son propre calendrier. Puis il ajoute :

« Bref, le calendrier a vécu tout ce qui s'est passé pendant quelque vingt siècles avant lui dans un laps de temps de quelques années et, comme les enfants sages qui deviennent rarement vieux, il est finalement mort d'apoplexie alors que les médecins lui prédisaient la mort par consommation. Ah, si seulement il avait aussi pu voir que les hommes sont capables de devenir plus intelligents et meilleurs, que leurs expériences peuvent être utiles pour eux mêmes et leurs descendants !
Requiescat in pace ! »²³

- 42 Ainsi finit dans une semi-résignation, le progrès ne s'étant pas produit comme on l'attendait, le topos du temps accéléré parce que condensé, propre aux événements révolutionnaires.
- 43 Görres réagit de la même manière après que la Restauration au sens traditionnel du terme semblait avoir de nouveau fait son entrée : il pensait que l'on ne pouvait pas apprendre grand-chose de l'histoire telle qu'elle avait été jusqu'à présent. « Si vous voulez apprendre à son école, prenez la révolution comme maître ; en elle, le cours de tant de siècles indolents s'est accéléré pour se réduire à un cycle de quelques années. »²⁴
- 44 Nous découvrons ici une interprétation de l'accélération qui, de la dimension de surprise d'un futur inconnu, en arrive à des possibilités structurales de l'histoire susceptibles de se répéter de manière analogue. Une révolution n'est pour ainsi dire que le concentré accéléré de toute histoire possible. Toutefois, l'histoire accélérée, elle aussi, reste encore de l'histoire, une histoire qui ne se réduit pas aux seuls Temps modernes.
- 45 Les deux derniers exemples évoqués relèvent, il est vrai, de l'expérience d'événements politiques et non pas de celle de l'industrialisation. Dans le cadre de la société du XIX^e siècle en pleine technicisation, cette variante politique de l'accélération a été mise en avant de manière récurrente chaque fois que se manifestaient des poussées révolutionnaires mais, de manière générale, elle n'a jamais déterminé le sens de l'ensemble des événements. C'est pourquoi il nous faut distinguer sur le plan théorique :
- 46 1. L'accélération enregistrée en périodes de crise de la vie politique. Il existe depuis Thucydide nombre d'illustrations qui recouvrent encore nombre d'expériences contemporaines, tout comme « la vitesse » dans la langue du début de l'époque moderne

renvoie aussi à des troubles et à la guerre civile. Ce qui distingue les interprétations de la Révolution française, c'est la thèse souvent avancée que le caractère cyclique des régimes constitutionnels, décrit par Polybe et servant de modèle, qui s'étendait sur neuf générations, se réduit désormais à l'avalanche d'évènements survenus pendant une seule génération et sur un temps encore plus court. Cette accélération se nourrit d'éléments déjà connus, qui simplement se déroulent dans un temps plus court.

- 47 2. L'accélération qui résulte des progrès techniques et industriels et que l'on peut enregistrer – ce qui n'était pas le cas dans le passé – comme l'expérience d'un temps nouveau. Les deux types d'accélération, strictement distincts au niveau de la théorie du temps, se mêlent et se renforcent mutuellement dans le langage courant et peuvent contribuer à alimenter en arguments une théorie globale de la crise de la modernité, comme l'a fait de manière magistrale un Jacob Burckhardt²⁵.
- 48 Premier résultat intermédiaire à retenir : l'accélération existe bien, mais c'est une accélération non pas *de* l'histoire, mais seulement *dans* l'histoire, selon le degré d'expérience, que celui-ci soit défini comme initialement politique ou initialement technique ou économique. « L'histoire elle-même », « l'histoire en soi et pour soi » se prête mal à être pensée comme un sujet d'action qui pourrait agir de manière accélérée. Car cette histoire « en soi et pour soi » contient en elle-même toutes les normes de comparaison nécessaires pour mesurer si elle s'accélère ou si elle se ralentit. Le concept, qui théoriquement fait abstraction des histoires empiriques, d'une histoire qui constitue à la fois son propre sujet et objet, d'une histoire donc qui recèle en elle-même la condition de toutes les histoires possibles, ce concept développé seulement au XVIII^e siècle ne tolère pas de poser en dehors de lui-même des normes, qui montreraient une accélération « de l'histoire » ou permettraient même de la calculer. Hegel, déduisant les étapes de l'histoire universelle du travail du *Weltgeist*, l'a clairement reconnu. Certes, il concède que l'historiographie s'est accélérée : « dans les époques récentes, toutes les conditions se sont modifiées. Notre culture saisit immédiatement et transforme directement toutes choses pour les représenter dans des rapports »²⁶. Mais le *Weltgeist* qui se propulse vers l'avant, sans égard pour les nations et les individus et à leur frais, qui ne progresse que par détours et intermédiaires : « non seulement il a tout son temps », mais il ne se préoccupe pas du temps. Et : « Pour ce qui concerne la lenteur de l'esprit du monde, il faut méditer qu'il n'a pas à se presser, qu'il a suffisamment de temps – mille ans sont pour toi comme un jour –, il a suffisamment de temps précisément pare qu'il est lui-même en dehors du temps, parce qu'il est éternel ». De plus, cette lenteur s'accroît « par d'apparents reculs – les temps de barbarie »²⁷.
- 49 Hegel, qui développe et tente de saisir l'Histoire *Une* à partir de l'esprit du Dieu chrétien, ne se réfère pas par hasard au vers du Psaume 90, que l'on peut, selon les circonstances, invoquer autant pour le ralentissement que pour l'accélération : « Car mille ans sont pour Toi comme le jour qui est vient de s'écouler et comme une sentinelle dans la nuit ». Cette parabole aux sens multiples nous ramène aux prémisses apocalyptiques des axiomes modernes de l'accélération.

2. La catégorie de la réduction du temps entre Apocalyptique et Progrès

- 50 Jusqu'ici nous avons saisi l'accélération comme un concept d'expérience des Temps modernes et en avons finalement distingué deux variantes qui permettent de l'interpréter soit comme possibilité d'histoires qui se répètent, soit comme résultat de l'innovation technique et industrielle. Tournons-nous maintenant vers les critères d'accélération en usage avant que ne débute notre époque afin de trouver, à rebours en quelque sorte, une perspective autre.
- 51 La réduction du temps joue dans les textes apocalyptiques de la tradition judéo-chrétienne un rôle sans cesse réactivé. On peut certes définir la réduction du temps comme une notion d'expérience religieuse, son sens n'en provient pas moins de l'attente. Pour l'attente chrétienne, la réduction du temps est une grâce de Dieu qui ne veut pas laisser souffrir les Siens plus longtemps avant que n'arrive la fin du monde (Marc 13-20 ; Matthieu 24-22). La fin doit se produire plus tôt qu'elle ne devait de toute façon le faire. Le critère de cette réduction du temps est l'abrogation, programmée pour l'avenir, du temps lui-même²⁸.
- 52 Une autre variante de l'attente a conduit, plus le retour sur terre du Christ se faisait attendre, à poser la question : combien de temps encore ? Le fondement d'une telle attente tenait au vœu très sérieux des croyants, de voir le temps raccourci afin de pouvoir le plus vite possible avoir leur part de Salut. Dans Pierre 3-8, on trouve la réponse (extraite du Psaume 90) qui dit que, face au Seigneur, un jour est comme mille ans et mille ans comme un jour. Cette formulation servait là encore à apporter la consolation face à des espoirs trop empiriques, en renvoyant à la grâce de Dieu, lequel voulait d'abord faire parvenir son message à tous les habitants de la terre afin de parachever le nombre des Elus. Retarder la fin était ainsi une marque de la Grâce divine, tout autant que la réduction du temps proclamée. Il n'y avait là aucune contradiction, dans la mesure où les deux variantes étaient à même de transcrire la transposition paulinienne de l'attente en certitude de la foi. Ce qui est décisif pour la question que nous nous posons, c'est que la réduction ou le retardement du temps ont leur justification précisément en dehors du temps. Tous deux ne trouvent leur évidence que dans l'éternité de Dieu, dont le retour renouvelé dans ce monde ferait naître un monde nouveau. Nous sommes donc ici, dans la mouvance de l'Apocalyptique, face à deux définitions relationnelles du temps qui permettent certes d'interpréter les événements historiques, mais dont le schéma interprétatif ne pouvait pas être déduit initialement des structures temporelles de ces événements. Il s'agit ici non pas d'une réduction historique des espaces temporels mais d'une réduction du temps de l'histoire, d'une fin du monde anticipée.
- 53 Une troisième variante, enfin, est représentée par l'interprétation chiliastique d'un état intermédiaire entre attente et accomplissement de la fin. Cette interprétation aussi pouvait être confortée par le passage de l'épître de Pierre et plus encore par l'Apocalypse de Jean. Même s'il s'agit de mille ans, qui devant Dieu ne sont qu'un seul jour, ils sont intercalés comme un temps de bienheureuse attente de l'ultime retour du Christ sur terre. Cette doctrine d'un état intermédiaire dans lequel réduction du temps et retardement des délais sont en quelque sorte abolis, se nourrit elle aussi d'un *Telos* déterminé en dehors de l'histoire. Néanmoins, lorsque les images apocalyptiques ont été appliquées à des faits empiriques, on a vu surgir le problème institutionnel de savoir qui

devait décider de l'exégèse juste. L'hérésie guettait derrière toute vérification empirique de l'interprétation apocalyptique, si grands qu'aient pu être l'influence et le renfort de cette dernière pour l'histoire du christianisme.

- 54 Tandis que la doctrine de l'Empire millénaire était un tabou pour les Pères de l'Eglise, tout particulièrement depuis Saint Augustin, les deux notions de la réduction et du retardement du temps demeurèrent un facteur inhérent à l'attente chrétienne. Luther, qui dans ses conversations de table, à l'inverse de ses écrits théologiques, ne cessait de proférer des attentes apocalyptiques, en est un bon exemple : aussi bien quand il demande encore un délai que lorsqu'il voit déjà le Jugement Dernier devant sa porte et en appelle la venue. Ce faisant, il arrive parfois que les deux arguments du retardement – que devant Dieu mille ans ne sont qu'un seul jour et que l'histoire empirique se raccourcisse – se chevauchent.
- 55 Un critère de la notion du temps hors de l'histoire, telle qu'elle est définie dans les prédictions apocalyptiques, est son caractère répétitif. Une prophétie non réalisée ou une attente apocalyptique peut toujours être répétée, et la probabilité que ce qui a été prédit ou attendu puisse encore se réaliser, croît même avec chaque attente déçue. Toute erreur sur le moment contient précisément l'attestation d'un accomplissement à venir d'autant plus certain. Ainsi, le cadre temporel de la formule de réduction est prescrit métahistoriquement. On pouvait chaque fois échanger les données empiriques renforçant le fait que les événements qui s'accéléraient sont aussi des signes prémonitoires des Temps derniers. Cela est resté valable, dans la mesure où l'on a continué à faire appel à ces textes, jusqu'à Luther et au XVII^e siècle tardif, puis cela s'est réduit progressivement au cours des Temps modernes à des cercles toujours plus restreints qui n'intervenaient plus dans le domaine de la décision politique.
- 56 Ce point de vue très schématisé nous permet d'accéder de manière neuve aux constats qui se multiplient depuis le XVI^e siècle, qui affirment que le temps se réduit, mais ne font plus référence à l'Apocalypse. L'idée de laps de temps allant se réduisant reste certes inscrite dans un horizon d'attente (le fait qu'à l'avenir des progrès toujours plus rapides puissent se produire), mais elle est en même temps nourrie, augmentée de nouvelles expériences qui ne sont pas interprétées dans un sens chrétien. Le noyau dur d'expérience, dont on est d'abord parti, fut constitué par les découvertes et les inventions des sciences de la nature alors en plein essor. Pour la période qui va du XVI^e au XIX^e siècle, on peut retenir la tendance générale suivante : les espérances et les attentes, d'abord stimulées par la foi chrétienne puis nourries d'une certaine utopie ont été, en se rattachant à l'histoire des inventions et des découvertes, de plus en plus relayées par des constats venus des sciences de la nature.
- 57 La réduction du temps, qui auparavant mettait fin plus tôt à l'histoire en agissant de l'extérieur, se transforme dès lors en une accélération de secteurs d'expérience déterminables qui est enregistrée dans l'histoire elle-même. Ce qui est nouveau, c'est non pas le fait que la fin arrive plus rapidement mais que, mesuré aux progrès lents des siècles passés, les progrès actuels se produisent de plus en plus vite. Le *Telos* tendant à maîtriser la nature et à organiser de manière plus juste la société s'est transformé en un objectif final flexible et tout dessein trop précipité s'est vu facilement interprété comme un progrès retardé.
- 58 Il s'agit donc de quelque chose de plus, de quelque chose d'autre qu'une simple sécularisation. Si grande que soit la place prise par les attentes apocalyptiques, sous l'habit d'espérances millénaires, dans le nouveau concept d'accélération, le noyau dur

d'expérience, auquel se référaient les nouvelles attentes, ne procédait plus de l'Apocalypse.

- 59 Mais la discussion autour de la tradition apocalyptique n'en continue pas moins. Transmise par des voies diverses, elle resurgit toujours là où il s'agit de définir le but final de l'histoire, but que les hommes se sont donnés pour tâche d'atteindre de plus en plus vite. Cela devient évident au XVIII^e siècle, lorsque la catégorie de l'accélération a été étendue de la maîtrise croissante de la nature à la société, à l'essor de la morale, à l'histoire en général. On peut même dire que l'histoire elle-même n'a été découverte comme une spécificité propre à l'être humain qu'à partir du moment où elle a été interprétée comme porteuse de progrès et d'accélération.
- 60 Vers la fin du XVIII^e siècle, surtout pendant la Révolution française, les voix se multiplient qui placent l'histoire toute entière dans la perspective d'une accélération croissante. Quant à la question de savoir si la succession de périodes allant se réduisant est objectivement repérable ou s'il s'agit d'une vérité purement subjective, la plupart des auteurs se la sont implicitement ou explicitement posée. Lessing concède, non sans prendre ses distances, au chiliaste éclairé, que ce dernier vise à susciter la venue d'un futur lui-même accéléré. Ce qui est ainsi évoqué, c'est le rattachement rétroactif du cours effectif de l'histoire aux espérances, plans et actions des hommes, que Kant va chercher à étayer d'une manière aussi subtile qu'engagée. Kant pense pouvoir aussi concrétiser l'obligation morale d'inciter à réaliser et à susciter des progrès empiriquement, grâce aux événements de la Révolution française et tout particulièrement à la réaction des hommes à ces événements, de sorte qu'augmente l'espoir de créer dans des délais de plus en plus courts une république juste et un ordre pacifique entre les peuples.
- 61 Mais jamais Kant n'a été aussi loin que Condorcet, qui était persuadé qu'il était possible de prévoir, diriger et accélérer les progrès de l'humanité « dès que l'on aurait trouvé le bon fil conducteur dans l'histoire de tous les progrès passés »²⁹. Mais dans les deux théorèmes, l'obligation, le souhait ou le constat d'un progrès accéléré restent liés à l'homme agissant, même si on a mis en place des systèmes de « réassurances » historico-philosophiques, que ce soit en s'appuyant sur un plan de la nature (Kant) ou sur des lois universelles (Condorcet).
- 62 La série de succès qui a marqué les sciences naturelles et les débuts de la technicisation semble bien être à l'origine de l'assurance affichée par Condorcet. Quoi qu'il en soit, ce qui compte depuis le début du XVIII^e siècle pour le concept d'accélération tout imprégné de philosophie de l'histoire, c'est le fait qu'il ne peut être employé que lorsqu'un but a été fixé, but que l'on ne peut atteindre que par le biais de l'accélération. Là se trouve l'analogie formelle avec l'objectif final de l'histoire fixé en dehors du temps, que l'on connaît bien grâce aux textes apocalyptiques.
- 63 Lors de la fête de la Constitution en 1793, Robespierre invoqua le bonheur et la liberté comme le destin des hommes, qu'il était désormais du devoir de tout citoyen de réaliser de manière accélérée dans la Révolution. La même année, Condorcet formula cette « loi révolutionnaire » qui avait pour but de maintenir, guider et accélérer la Révolution³⁰.
- 64 La déduction spéculative faite un quart de siècle plus tard par Joseph Görres, selon laquelle « la grande trajectoire de l'histoire [...] s'accélère régulièrement », que « le raccourcissement des périodes à mesure qu'elles se rapprochent du présent » est incontestable³¹, cette intégration des attentes apocalyptiques dans la vision de l'histoire imprègne aussi l'école française des positivistes. Ce qui dans l'Apocalypse est attendu

comme émanant de la décision secrète de Dieu, doit être désormais accompli par les hommes. Se référant à Condorcet, Saint-Simon exige que les siècles passés soient ordonnés suivant les progrès successifs de l'esprit humain et « vous verrez clairement les moyens à employer pour accélérer son perfectionnement »³². Toutes les analyses sociales, économiques et politiques de l'histoire universelle, qui s'entremêlent chez Saint-Simon et son disciple Comte, se situent dans le cadre d'accroissements de l'accélération effectivement observables, avec l'obligation qu'ils soient eux mêmes accélérés. Le Jugement Dernier est ici – comme chez Schiller – intégré dans l'histoire elle-même. La Révolution française est à leurs yeux « la grande crise finale » qui mène à un nouvel ordre pacifique de la société. La condition préalable en est certes la théorie sociologique, car elle seule peut réaliser « la réorganisation totale qui peut mettre fin à la grande crise moderne »³³ en convertissant les enseignements du passé en une prévoyante planification de l'avenir. Même si le vocabulaire du Jugement Dernier demeure, la métaphorique apocalyptique a perdu de sa force.

- 65 Que peuvent avoir en commun tous ces témoignages? De toute évidence, l'accélération, qui est ici réclamée et invoquée pour toute l'histoire universelle, est moins une notion d'expérience contrôlée qu'une notion d'attente utopique.
- 66 Une promesse quasi religieuse avait imprégné la période qui devait être parcourue de manière accélérée. Mais les objectifs finaux restaient contenus dans le monde et trouvèrent au XIX^e siècle de nouveaux soutiens dans les progrès techniques. C'est ainsi que dans un essai du *Brockhaus* consacré aux chemins de fer, l'organisation mondiale de la paix d'une humanité qui se définit elle-même est décrite en 1838 comme le postulat d'une nécessité morale. Et l'auteur d'ajouter : « certes, l'histoire a depuis toujours dirigé sa trajectoire vers ce but véritablement divin, mais sur les roues des chemins de fer qui foncent furieusement de l'avant, elle l'atteindra avec des siècles d'avance »³⁴.
- 67 On peut certes invoquer que l'on retrouve ici la structure temporelle formelle d'une attente apocalyptique. Mais rien de plus. Car l'instance d'expérience restait un instrument technique qui s'est très vite avéré incapable de répondre à un tel enjeu émanant de l'histoire du Salut. Quiconque voulait encore s'en tenir à des objectifs inclus dans le monde devait aller à la recherche d'autres accélérateurs.
- 68 En ayant recours à la tradition apocalyptique et à sa mutation depuis l'époque moderne, nous avons donc trouvé une autre réponse. L'accélération historique peut être constatée dans deux cas possibles :
- 69 Premièrement, elle peut être, en tant que réduction du temps, déduite à partir d'attentes finales : les processus d'accélération restent alors toujours des postulats possibles et peuvent en permanence être invoqués de nouveau, qu'elles se réalisent ou non. Il s'agit ici de l'idée d'une attente, qui peut se répéter à tout moment. Très subjectivement, on peut en déduire des ralentissements, des attermoissements ou des retards, mais aussi des souhaits ou des espoirs déçus.
- 70 Deuxièmement, l'accélération peut être déduite de la comparaison avec des événements passés : ils restent ainsi empiriquement contrôlables et peuvent livrer des informations qui permettent de continuer à planifier. Il s'agit alors d'un pur concept d'expérience.
- 71 Finalement, et ce sera ma conclusion, il existe une combinaison des deux possibilités, peut-être la plus importante aujourd'hui : elle consiste dans le fait que l'état technique et industriel atteint jusqu'ici par les pays développés, devra être rattrapé à l'avenir par les pays moins développés. Il s'ensuit nécessairement que le besoin de rattraper le retard ne

peut être satisfait que par l'accélération. Ici aussi il s'agit d'une expression de la contemporanéité dans la non-contemporanéité, qui recèle un énorme potentiel de conflit. De plus, il y a là un entrecroisement d'expérience et d'attente dont la différence doit être dépassée grâce à l'accélération. L'expérience des uns est l'attente des autres. Condorcet, Comte et Friedrich List ont examiné et appelé à l'accélération des événements historiques avant tout sous l'angle de cette troisième possibilité. De nos jours – je pense ici à Khrouchtchev ou à Mao TséTung – elle fait partie du quotidien de la planification politique et il est impensable, dans un contexte global, de l'écarter de la politique et de l'économie. Nous ignorons certes combien de temps cela restera valable.

- 72 Ecoutons de nouveau Chamisso qui nous a aidé à suivre la trajectoire empruntée jusqu'ici par l'accélération : « En automne 1837, j'étais *Votum solvens* à Leipzig pour prendre le train attelé au *Zeitgeist* – je n'aurais pas pu mourir en paix si je n'avais du haut de ce char de triomphe jeté un regard sur le futur qui se déroulait. »³⁵

73 Un an plus tard, Chamisso était mort.

BIBLIOGRAPHIE

- Adams, H. (1918) : *The Education of Henry Adams, An Autobiography*, Boston / New York.
- Austin, B. (1986) : *British Mail Coach-Service 1784-1850*, New York / Londres.
- Bagwell, Ph. S. (1988) : *The transport Revolution*, 2^e éd., Londres.
- Borst, A. (1990) : *Computus, Zeit und Zahl in der Geschichte Europas*, Berlin.
- Büsch, J. G. (1800) : *Abhandlung von dem Geldumlauf*, 2e éd., t. 2, Hambourg / Kiel.
- Chamisso, A. v. (1907) : *Chamisso's Werke in fünf Teilen*, t. I. : *Gedichte 1*, éd. par M. Sydow, Berlin / Leipzig / Vienne / Stuttgart.
- Comte, A. (1949) : *Cours de philosophie positive*, éd. par Ch. Le Verrier, 2 vol., Paris.
- Condorcet (1963) : *Entwurf einer historischen Darstellung der Fortschritte des menschlichen Geistes*, éd. par W. Alff, trad. par W. Alff en coll. avec H. Schweppenhäuser, Francfort-sur-le-Main.
- Brockhaus (éd.) (1838) : *Conversations-Lexikon der Gegenwart in vier Bänden*, Leipzig.
- Dohrn-van Rossum, G. (1997 [1992]) : *L'histoire de l'heure. L'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, trad. O. Mannoni, Paris : Editions de la Maison des Sciences de l'homme.
- Fehlbaum, R. P. (1970) : *Saint-Simon und die Saint-Simonisten*, Bâle / Tübingen.
- Formey, J. H. S. (1754) : « conservation », in : *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Paris, vol. 4, p. 38 sqq.
- Frühwald, W. (1976) : « Der König als Dichter. Zu Absicht und Wirkung der Gedichte Ludwigs des Ersten, Königs von Bayern », *Deutsche Vierteljahrsschrift für Literaturwissenschaft und Geistesgeschichte*, 50 (1), p. 127-157.
- Görres, J. (1929a [1819]) : « Europa und die Revolution », in : id. : *Gesammelte Schriften*, vol. 13 : *Politische Schriften 1817-22*, Cologne, p. 145-285.

- Görres, J. (1929b [1819]) : « Teutschland und die Revolution », in : id. : *Gesammelte Schriften*, vol. 13 : *Politische Schriften 1817-22*, Cologne, p. 37-143.
- Goethe, J. W. von (1844) : *Les affinités électives*, trad. A. de Carlowitz, Paris : Charpentier.
- Griewank, K. (1969 [1955]) : *Der neuzeitliche Revolutionsbegriff*, 2^e éd. augmentée, Francfort-sur-le-Main.
- Günther, H. (éd.) (1985) : *Die Französische Revolution. Berichte und Deutungen deutscher Schriftsteller und Historiker*, Francfort-sur-le-Main.
- Hegel, G. W. F. (1959a) : *Einleitung in die Geschichte der Philosophie*, 3^e éd., éd. par J. Hoffmeister, Hambourg.
- Hegel, G. W. F. (1959b) : *Die Vernunft in der Geschichte*, 5^e éd., éd. par J. Hoffmeister, Hambourg.
- Hegel, G. W. F. (2004) : *Leçons sur l'histoire de la philosophie. Introduction, bibliographie, philosophie orientale*, trad. G. Marmasse, Paris : Vrin.
- Heine, H. (1855) : *Lutèce : lettres sur la vie politique, artistique et sociale de la France*, Paris : Michel Levy frères.
- Kellenbenz, H. / Pieper, H. (1973) : *Die Telegraphenstation Köln-Flittard. Geschichte der Nachrichtentechnik*, Cologne.
- Koselleck, R. (1975) : « Geschichte, Historie », in : *Geschichtliche Grundbegriffe*, éd. par O. Brunner et al., Stuttgart, vol. 2, p. 593-717 ; trad.
- Koselleck, R. (1982) : « Krise », in : *Geschichtliche Grundbegriffe*, éd. par O. Brunner et al., Stuttgart, vol. 3, p. 617-650.
- Koselleck, R. (1990 [1979]) : *Le futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, trad. J. et M.-C. Hooek, Paris : Edition de l'EHESS.
- Koselleck, R. (2000) : « Zeitverkürzung und Beschleunigung. Eine Studie zur Säkularisierung », in : id. : *Zeitschichten. Studien zur Historik*, Francfort-sur-le-Main, p. 177-202.
- Le Goff, J. (1977 [1960]) : « Au Moyen Âge : Temps de l'Eglise et temps du marchand », in : id. : *Pour un autre Moyen Âge. Temps, travail et culture en Occident*, Paris, p. 46-65.
- Ludwig I. (1847) : *Gedichte des Königs Ludwig von Bayern*, t. 4, Munich.
- Marx, K. (1895 [1850]) : *Die Klassenkämpfe in Frankreich 1848-1850*, Berlin.
- Maurice, K. (1967) : *Die Französische Pendule des 18. Jahrhunderts. Ein Beitrag zu ihrer Ikonologie*, Berlin.
- Niebuhr, B. G. (1845 [1829]) : *Geschichte des Zeitalters der Revolution*, Hambourg.
- Perthes, C. Th. (1872 [1848]) : *Friedrich Perthes' Leben nach dessen schriftlichen und mündlichen Mittheilungen aufgezeichnet von Clemens Theodor Perthes*, 6^e éd., 3 vol., Gotha.
- Rebmann, G. F. (1966 [1805]) : *Der revolutionäre Kalender*, reprint dans le Insel-Almanach auf das Jahr 1966, Francfort-sur-le-Main, p. 80-85.
- Rellstab, L. (1836) : « Die Eisenbahnen eine europäische Notwendigkeit », in : id. : *Scherz und Ernst*, Leipzig, p. 75-98.
- Riedel, M. (1961) : « Vom Biedermeier zum Maschinenzeitalter », *Archiv für Kulturgeschichte*, 43 (1), p. 100-123.
- Sieferle, R. P. (1990) : *Bevölkerungswachstum und Naturhaushalt*, Francfort-sur-le-Main.

Thompson, E. P. (1967) : « Time, Work-discipline and industrial capitalism », *Past and Present*, 38, p. 56-97 ; trad. fr. : id. : *Temps, discipline du travail et capitalisme industriel*, trad. I. Taudière, préface A. Maillard, Paris : La fabrique éditions, 2004.

Zorn, W. (1977) : « Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs als Beitrag zur Entwicklung der modernen Welt », in : Koselleck, R. (éd.) : *Studien zum Beginn der modernen Welt*, Stuttgart, p. 115-134.

Zwehl, K. von (éd.) (1985) : *Aufbruch ins Industriezeitalter*, vol. 3: *Quellen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bayerns*, Munich.

NOTES

1. Chamisso (1907), p. 66.
2. Extrait de : *Lieder eines deutschen Mädchens*, cit. d'après Riedel (1961), p. 109. À partir de différents genres littéraires, Riedel donne de nombreuses preuves du changement d'expérience extrêmement rapide apporté par les bateaux à vapeur et le chemin de fer.
3. « *Lutetia LVI*, 5 mai 1843 », in : Heine (1855), p. 326 sq.
4. Cité d'après Riedel (1961), p. 102.
5. Ludwig I. (1847), p. 275 : « Die Dampfwagen ». Je remercie Erich Maschke pour cette référence. Sur l'analyse du contexte et l'interprétation, cf. Frühwald (1976), p. 146.
6. Le Goff (1977). Voir aussi l'analyse approfondie de Gerhard Dohrn-van Rossum (1997), analyse qui atténue l'opposition entre temps de l'Eglise et temps des marchands, du fait que les horloges mécaniques ont été d'abord introduites par les princes, en coopération certes avec l'Eglise, même si sur le long terme ce fut au profit des marchands. Autre ouvrage fondamental et résumé de ses recherches : Borst (1990).
7. Sur ce point et les éléments qui suivent, voir Thompson (1967).
8. Maurice (1967), p. 102.
9. Cf. Comenius (1592-1671) : « In omni Republica sit una suprema potestas, cui caetera subordinentur: in uno judicio unus iudex, quem admodum in una civitate unum commune Horologium esse expedit, ad quod omnia publica negotia disponantur » (*De rerum humanorum emendatione consultatio catholica VI 12*, ND Prague, vol. 2, p. 511).
10. « Le monde est une horloge qui était une fois montée continue aussi longtemps (sic) que Dieu s'est proposé de la laisser aller » (Formey [1754]).
11. Marx (1895), p. 90, cité ici d'après : Griewank (1969), p. 218.
12. Niebuhr (1845), vol. 1, p. 55.
13. Sur ce point, voir Zorn (1977). Cf. aussi Bagwell (1988) et Austin (1986).
14. On trouvera une bonne analyse avec de nombreux exemples dans Kellenbenz / Pieper (1973).
15. Büsch (1800), p. 43.
16. Brockhaus (1838), vol. 1/2, p. 1115-1136, sigle 41 (art. « Eisenbahnen ») ; cf. aussi Rellstab (1836). Heine ironise l'abolition des séparations spatiales par le rapprochement dans le temps qui est évoquée p. 1117, Brockhaus : « Mêmes les idées élémentaires du temps et de l'espace sont devenues chancelantes. Par les chemins de fer, l'espace est anéanti, et il ne nous reste plus que le temps. Si nous avons seulement assez d'argent, pour tuer aussi ce dernier d'une façon convenable ! » (Heine [1855], p. 327).
17. En 1848, le « Journal des métiers bavarois », sous le titre « Dampfüberschuss und Zeitüberschuss », se demande ce qu'il va advenir des millions d'heures libérées par l'utilisation du chemin de fer et du bateau à vapeur. Il exprime sa crainte que « cet énorme capital de temps devenu libre » ne soit pas utilisé par le prolétariat montant à des fins d'éducation et de morale.

Cité d'après Zwehl (1985), p. 140 sq. Le défi d'un temps libre et non utilisable économiquement est une conséquence directe de la productivité croissante et de ce fait, elle aussi, accélérée.

18. Büsch (1800), p. 17.

19. Cf. Sieferle (1990).

20. Adams (1918), chap. 34 : « The Law of acceleration » (1904). Jusqu'à ce qu'un nouvel équilibre soit atteint, peut on y lire, c'est la loi de l'accélération qui règne : « A dynamic Theory would begin by assuming that all history, terrestrial or cosmic, mechanical or intellectual, would be reducible to this formula if we knew the facts » (p. 489). Adams apporte des exemples tirés de tous les domaines de la vie pour étayer son affirmation que l'esprit n'est plus capable que de réagir, chose qu'il a entre temps apprise. A l'avenir, il va lui falloir savoir rebondir pour s'adapter.

21. Goethe (1844), chap. 4, p. 35.

22. Perthes (1872), vol. 2, p. 146, lettre s.d. vers 1815. Voir aussi la polémique analogue, mais présentée sous forme d'un dualisme, émanant du « Conseil des Cinq-Cents » : « Dès lors la France présenta le spectacle de deux nations ennemies » ; les mœurs, les langues, les opinions de chacune étaient en stricte opposition. L'une des nations suivait le règne de la philosophie, l'autre ses préjugés, l'une la liberté, l'autre le servage, la République s'opposait à la Monarchie : « en un mot, l'intervalle de deux siècles entre les habitants de la même patrie » (Corps législatif, Conseil des Cinq-Cents, rapport fait par Bonnair sur le calendrier républicain, séance du 4 Thermidor, an 6 (1798), Bibl. Nat. Le 43.2170) ; je remercie Michael Meinzer pour cette référence.

23. Rebmann (1966).

24. Görres (1929b), p. 81. Cf. Koselleck (1975), p. 677.

25. Cf. Koselleck (1982), p. 639 sq.

26. Hegel (1959b), p. 9.

27. Hegel (1959a), p. 62 et 64 ; trad. fr : Hegel (2004), p. 47 et 49.

28. Cf. Koselleck (2000).

29. Condorcet, *Esquisse d'un tableau historique des progrès de l'esprit humain*, cité d'après la traduction allemande de W. Alff (Condorcet [1963], p. 27 sq., 43, 371, 385) et Koselleck (1990), p. 75.

30. Cf. Koselleck (2000). Sur les variantes des sentences sur l'accélération, Günther (1985), p. 552, 831, 837 (Wieland), p. 652 (Forster), p. 1054, 1070 (Wilhelm Schulz).

31. Görres (1929a), p. 188 sq.

32. *Esquisse d'une nouvelle encyclopédie, Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin*, 47 vol., Paris 1865-1878, vol. 15, p. 89, cité d'après: Fehlbaum (1970), p. 12.

33. Comte (1949), vol. 2, p. 114 et 157 sq.

34. Brockhaus (1838), vol. 1/2, p. 1115-1136, sigle 41 (art. « Eisenbahnen »).

35. Chamisso (1907), t. 1 : « Chamissos Leben und Werk », p. 136.

INDEX

Schlüsselwörter : Beschleunigung der Geschichte, Zeitverkürzung, Verschränkung von Erfahrung und Erwartung, chronologische Gleichzeitigkeit des politisch und sozial Ungleichen

Mots-clés : accélération de l'histoire, réduction du temps, entrecroisement d'expériences et d'attentes, contemporanéité chronologique de la non-contemporanéité politique et sociale

AUTEURS

REINHART KOSELLECK

Reinhart Koselleck (1923-2006) est l'un des plus importants historiens allemands du XXe siècle. Pour plus d'informations, voir la [notice suivante](#).