



Superflux ralenti

Olivier Peyricot, Vincent Beaubois

► To cite this version:

Olivier Peyricot, Vincent Beaubois. Superflux ralenti. Multitudes, 2013, n° 53 (2), pp.198-201. 10.3917/mult.053.0198 . hal-04387062

HAL Id: hal-04387062

<https://hal.parisnanterre.fr/hal-04387062>

Submitted on 16 Jan 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Superflux ralenti

Olivier Peyricot, Vincent Beaubois

DANS **MULTITUDES** 2013/2 (N° 53), PAGES 198 À 201
ÉDITIONS **ASSOCIATION MULTITUDES**

ISSN 0292-0107

ISBN 9791091887205

DOI 10.3917/mult.053.0198

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-multitudes-2013-2-page-198.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Association Multitudes.

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International (CC BY-NC 4.0).



Superflux ralenti

*Entretien avec Olivier Peyricot
propos recueillis par Vincent Beaubois*

Qu'est-ce qu'un « espace domestique de contestation » ?

Vincent Beaubois : On associe souvent le design à une simple réflexion esthétique sur des objets décoratifs appartenant à la sphère domestique, alors que l'histoire du design – de Ruskin au design radical italien – montre une attention particulière à la réflexion politique sur le cadre de vie. Votre travail cherche à renouer avec cet espace de questionnement, ouvrant le domestique à des enjeux sociaux. Comment liez-vous aujourd'hui réflexion politique sur le cadre de vie et projet design ? Et comment définir ce que vous appelez un « espace domestique de contestation » ?

Olivier Peyricot : Je me suis intéressé dès 1994 aux possibilités de coloniser à nouveau notre propre cadre de vie. C'était un projet d'émancipation politique par le privé. Je l'ai questionné par le prototypage échelle 1:1 (notamment sous le thème des « Stratégies individuelles »), par la mise en œuvre globale (conception, production, distribution), et par un travail éditorial (Revue *Mobile*).

Et puis le 11/09 a intensifié le dérèglement pressenti : corps fragmentés, paranoïa, survie ; la précarité de cet espace domestique, sa soumission aux influx sociaux, l'ont rendu encore plus envahi, peureux, conventionné. Là, j'ai produit un design de contre-exemples reflétant ce que pourrait être le design de l'espace domestique se nourrissant d'une réalité contemporaine (*Ground 01* au Centre Pompidou en 2005, *Vigilhome* au MoMA en 2005, *Vivre Nu* à Milan en 2007). Maintenant, je tente de synthétiser ce que pourrait à nouveau être un projet d'émancipation individuel par le domestique : cela parle d'autonomies, de subsistances, de contre-cultures. Cela évoque des outils qui font lien entre le dedans et le dehors. Cela dialogue avec l'urbain et l'intime déployé dans le collectif. Mais surtout, c'est le choix d'une poésie alors que nous ne cessons de réduire chaque œuvre à l'état d'un objet. Je crois qu'il y a un flux qui emporte le projet, et c'est ce que j'explore maintenant, entre autres à l'aide du fanzine *F=F* coproduit avec Anne Chaniolleau.

V.B.: Ce qui vous entraîne à repenser la sphère domestique au-delà des limites qu'on lui impose traditionnellement, écorchant la vision classique d'un espace domestique qui se maintiendrait dans les dimensions étroites de l'appartement ou de la propriété...

O.P.: En 1968, on disait que la bourgeoisie cherchait à déguiser le réel, que l'espace domestique était un décorum aux fonctionnalités idéologisées. Quoi de neuf quarante ans plus tard ? L'espace domestique s'est tout simplement perfectionné et mondialisé. Il a intégré les multiples idéologies fragmentées du libéralisme, du socialisme, de l'individualisme, de la famille, du loisir, etc., avec une puissante aide de la technologie. Et surtout, il est devenu complètement poreux, domestiqué lui-même par la culture selon un protocole d'échange où « ce que je donne de moi » me permet d'obtenir un cadre de vie contemporain. En retour, l'espace domestique individuel est domestiqué par nous tous. Sous un drap, aux toilettes, dans sa douche, dans un dialogue, entre deux visages, dans un interstice entre le corps et une matière ; mais aussi le parc, le restaurant à thème, la ferme participative, l'Europe, le GPS, la stratosphère, etc., ressemblent à nos désirs de domesticité étendue. Nous sommes dévoilés. Nous sommes nus !

Cela m'inquiète car c'est une capitulation sur la question des imaginaires, des singularités : comment penser d'autres territoires dans ce réel totalement aménagé ?

Je vois pour le moment une solution que le design doit développer : celle d'une poésie critique du matérialisme et des techniques. Cela donnera selon moi une refonte de cet espace domestique en un lieu de contestation : l'effet sera direct sur l'espace public, grâce à cette porosité installée par la technologie. La révolte naît de l'intérieur.

Auto-territoires prospectifs

V.B.: De l'espace intime à l'espace public, c'est la confrontation de l'objet au réseau qui s'impose. Si des objets simples comme le mobilier, les ustensiles de cuisine et les outils en général sont libres de circulation, malléables et modelables dans leurs usages, ce n'est pas le cas d'objets comme l'automobile qui se rattache toujours à un réseau de routes et de carburant.

L'automobile occupe une place forte dans votre travail. Cet objet apparaît chez vous comme un « objet-nœud » obligeant le designer à dépasser les limites étroites de l'enveloppe matérielle pour s'infuser dans les réseaux eux-mêmes. Quelle approche conduit votre démarche dans cette interrogation ?

O.P.: Pour penser cette possibilité de rapports entre l'intérieur et l'espace public, et pour mesurer l'échelle à laquelle se situent ces enjeux, j'ai choisi une sorte de mètre étalon du design industriel : l'automobile. J'ai développé depuis douze ans une « prospective critique automobile » se polarisant sur l'explosion, la fragmentation, l'érosion. De la voiture piégée à la sous-traitance maximum, l'automobile est un de ces objets-paradoxes : l'objet est dessiné compact mais ne cesse de se fragmenter et de s'étaler dans l'espace, avant et après assemblage... La sous-traitance mondialisée de cet objet aux milliers d'organes est la quintessence de l'imaginaire technique débridé en même temps que celle de l'imaginaire libéral : l'auto plus libre que l'homme est un programme fantastique qui naît au début du vingtième siècle. Toutefois, plus que jamais la congestion permanente est la condition de l'automobiliste... et de l'industriel.

Inspiré au départ par Ivan Illich et dépité par les *dream project* présentés lors des grands shows automobiles, j'ai développé en 2000 le

Slowrider Manifesto: il s'agissait de s'emparer de la prospective automobile, d'en faire une prospective critique. Pour cela il fallait paramétrer l'auto pour provoquer de nouvelles situations: à une vitesse de 20 km/h maximum, un véhicule change de morphologie, le moteur diminue considérablement de taille, laissant place à l'habitabilité aussi bien intérieure qu'extérieure, la relation à l'espace public change (*BXbench*), l'objet devient un objet relationnel, voire mutualisé (*Superbumpy*)... avec quelques déviations que nous avons notifiées dans les histoires qui accompagnaient les différents designs. Rodolphe Burger composa pour l'occasion un morceau dédié au projet, que nous diffusons en boucle.

En 2005, j'ai publié dans le catalogue *D-Day* du Centre Pompidou un story-board pour une superproduction d'État: la *Supercampagne*. En s'appropriant la prospective d'État, nous opérons directement dans l'imaginaire collectif, et nous parcourions le territoire français sans marché objectif: une fonction majeure du design à venir.

En 2009, lors de la biennale Evento à Bordeaux, invité par Didier Faustino en charge de la programmation, j'ai proposé *Autoérosion*, deux BMW redesignées par mes soins, garées dans l'espace public, et mettant en scène l'intime face au collectif.

Enfin, en 2012, j'ai présenté l'*APIQL'H*, l'*Auto Plus Légère Que L'Homme* pour générer une modification urbaine concrète: comme l'annonce son titre, c'est un programme, c'est un système, c'est un nouveau paradigme; l'auto rentre chez soi, dans le domestique, dans un rapport d'échelle qui remet en cause une grande part du processus matérialiste qui lui fut attaché plus d'un siècle durant.

L'ami-designer

V.B.: Si le design devient une source d'expérimentations critiques questionnant notre rapport à ce qui nous entoure, que devient la figure du designer? Le designer apparaît dans une étrange dualité aujourd'hui: il est souvent représenté, et se représente lui-même, comme un technolâtre assumé, maîtrisant les enjeux socio-techniques de notre cadre de vie et affirmant nous offrir le meilleur; en même temps il apparaît comme le « méchant » – pour suivre les mots d'Ettore Sottsass – le complice d'une marchandisation généralisée et d'un appauvrissement de notre expérience. Comment sortir de cette antinomie? Que peut le designer?

O.P.: C'est ce qu'il faut souligner: le designer est attendu comme un de ces experts qui vont solutionner le problème. On lui confère en plus des autres experts, la possibilité de nous entraîner dans sa vision subjective du problème, on lui délègue une part de la mise en œuvre de l'imaginaire: c'est soi-disant un honneur. Seulement cette offre réclame une contrepartie d'exécution et de faisabilité. Or toute solution est un problème. Le voilà donc aux prises avec de l'arbitrage, et pour le moment, il ne peut le faire sans l'aval du groupe commanditaire. Godard a réussi ce tour de force dans le cinéma. Dans le design, il n'y a pas eu de carré blanc sur fond blanc.

Cette figure du designer est tellement subordonnée, qu'il convient de la penser, avec beaucoup de sens critique. C'est pour cela que j'ai décrit conjointement avec Olivier Hirt, lors d'une conférence à Nevers en 2009, quelle figure de designer nous devons reconnaître. Au choix: un majordome zélé comme le personnage central du *Colonel des zouaves* d'Olivier Cadiot, un administrateur de la tranche comme ces personnages qui évoluent dans les

Maîtres Fous de Jean Rouch, et qui, à la périphérie des acteurs de la transe, organisent, sécurisent et soignent les participants, ou, radicalement, confier l'expertise au quidam, notre alter ego, comme un Homer Simpson devenant designer de la General Motors, et en acceptant donc d'intégrer immédiatement le destinataire dans le processus de conception. Ces trois figures sont pour nous celles qui valent la peine d'être revendiquées pour le niveau d'acceptation qu'elles exigent.

Décroissant de la prospérité

V.B. : Si votre travail de designer interroge une certaine urgence à considérer l'espace social entremêlant les corps, les réseaux et les objets, liant le design au politique, qu'en est-il du design et de la politique ? Comment percevez-vous l'intérêt – ou le désintérêt – que porte la politique gouvernementale sur les enjeux du design ?

O.P. : Rappelez-vous du projet du PS proposé par Martine Aubry en 2009 : l'énoncé d'un projet post-matérialiste ! Le texte tant attendu d'un renouveau de l'identité socialiste ! La même année aux universités des Verts – ce qui glaça d'effroi Cohn-Bendit ! – ce fut la présence de Paul Ariès, la décroissance en guest-star, plus applaudi que les ténors.

C'est une situation semblable à celle que vécut William Morris lorsqu'il se confronta au paradoxe de la production face au projet absolu du socialisme naissant. Ajoutons à cela l'actualité inquiétante de la biosphère dégradée à laquelle l'écologie profonde a donné une structure pour penser la situation. Actuel aussi, le réarmement d'une philosophie des techniques et la figure tutélaire de Günther Anders établissent un contexte critique. Cette

réflexion mettra d'ailleurs en question les théories ambiguës du développement durable (un débat auquel il nous faudra participer), et permettra de situer le design comme une forme politique au lieu de n'être qu'une idéologie.

Pour revenir à la situation politique actuelle, en définissant en 2009 un projet de société comme support à son intention politique, le PS a opéré sa stratégie de reconquête des affaires, mais l'intention de traiter de la question du matérialisme n'a trouvé aucun écho dans le débat intellectuel et fut immédiatement rangée dans les tests non concluants.

Toutefois, ce genre d'aventure théorique est nourri d'intuitions en réaction aux crises : ce projet post-matérialiste pourrait faire émerger une solution juste socialement et écologiquement tout en « embrassant » un corpus spirituel fait d'ascèse et de quête de vérité. La panacée de l'intellectuel social démocrate ! Seulement, encore un effort camarade ! Car ce matérialisme-là, celui de notre quotidien est fait de formes produites en flux tendu et dont il faudra bien établir la critique, ne serait-ce que pour s'en passer. Le design exhale la société matérialiste par tous ses pores ; qu'il soit expérimental ou quotidien, il fournit automatiquement, plus efficacement que la chaîne fordiste, plus rapidement que la publicité, l'expression imaginaire et volumétrique de nos idéaux. Soumis à l'autorité sociale, sur le mode de l'objet ou de la mort, lui s'exécute sans mauvaise conscience, car c'est inscrit à son cahier des charges. Tout cela sur un mode économique relativement précaire, et sur un territoire parfaitement globalisé. La béatitude qui accueille quotidiennement les objets du désir sur la scène sociale n'est que l'impossibilité de s'imaginer autrement que sur-équipé face à l'énigme du monde.