

Thème: « À toute vitesse »

Sommaire

Chapitre I

L'homme assoiffé de vitesse :

1 - L'omniprésence de la vitesse

a) La vitesse et les transports

- Les archives du *Figaro* - Le TGV fête ses 35 ans.
- Histoire de la première ligne à grande vitesse :
- Monet, *La gare Saint-Lazare*, 1877, Musée d'Orsay, Paris
- Jean - Luc Goudet, *Futura Sciences*, 17 Juillet 2009, Apollo 11

b) La vitesse et les communications

- « Les cinq raisons de la popularité de WhatsApp »

c) La vitesse et la survie

- « La Médecine d'Urgence » :
- Maylis de Kerangal, *Réparer les vivants* (2014)
- Himalaya : le récit de l'incroyable sauvetage de l'équipe de secours

d) La vitesse et le sport

- Marco Bertorello / AFP, le 21 juillet 2019.
- Vincent Dogna
- Slate.fr, « S'ils ne sont plus dopés, pourquoi les coureurs du Tour de France roulent-ils toujours aussi vite? », Camille Belsoeur , 2019
- *Télérama*, « Tour de France : les ficelles du peloton », Propos recueillis par Laurent Rigoulet, 2013.

e) La vitesse et la guerre :

- Montesquieu, *De l'esprit des lois*, 1748, Partie deux. Livre IX. Chapitre VI, "De la force défensive des États, en général".
- *Encyclopédie Multimédia de la Shoah*, La BLITZKRIEG (LA GUERRE ÉCLAIR)

2 – La fascination pour la vitesse

a) la vitesse : un « super-pouvoir »

- Flash (comics), *wikipédia*

b) la vitesse et le goût de l'exploit, du dépassement de soi

- Roger Vailland, *325000 Francs*, 1955
- Jean Echenoz, *Courir* (2008).

c) La vitesse : Maîtrise technique et rhétorique

- Vitesse et maîtrise de la technique
- Nicolai Rimski-Korsakov « Le vol du Bourdon », Interlude orchestral pour l'Opéra, *Le Conte du tsar Saltan*, 1899-1900
- Vitesse et art oratoire
- Eminem, Rap God, 2013 https://youtu.be/XbGs_qK2PQA
- Raymond Devos, « Où courent-ils? », 1999
- L'art de la répartie en politique
- Débat d'entre deux tours de l'élection présidentielle de 1988, opposant Jacques Chirac à François Mitterrand

d) Vitesse et vitalité, lenteur et ennui

- Affiche du film, *Fast and furious 1*, 2001
- M. Lucet, psychologue chargé de Recherches à l'O.N.S.E.R, *Quelques aspects psycho-sociologiques de la vitesse*, 1965
- Flaubert, *Madame Bovary*, 1856
- Jacques Brel, *Les Vieux*, (1963)

3 – Vitesse et sensations: La grisier de la vitesse

a) La vitesse : source de sensations

- Route de Californie, la nuit, 2014
- Joseph Mallord William Turner, Pluie, Vapeur et Vitesse - Le Grand Chemin de fer de l'Ouest, ou en anglais Rain, Steam and Speed - The Great Western, 1844. (Wikipédia)
- Brel, *La valse à mille temps*

b) La vitesse : une expérience intense

- Zola, *La Bête Humaine*, 1890.
- Françoise Sagan, *Avec mon meilleur souvenir*, 1984
- Haruki Mura kami, *Autoportrait de l'auteur en coureur de fond* (2007)

c) Vitesse et ivresse

- *Les sports modernes*, 2010

- Maylis de Kerangal, *Corniche Kennedy*, 2008
- *De la vitesse comme doublure du Temps ?* Etienne Klein, 2010
- Sophie Bouniot, *L'humanité*, Sportez-vous bien Le jet-ski, grisante terreur des mers
- Le Yukon Striker: l'attraction complètement démesurée du Canada
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence La société malade du temps*, 2003
- *Attitude Prévention*, « Binge drinking », 2016

Quelques suggestions de sujets de devoirs

Chapitre II

La vitesse : Un phénomène actuel ?

1 – La fascination pour la vitesse est intemporelle, elle n'est pas uniquement le fait d'une époque mais elle est intimement liée à la condition humaine

a - Aller vite: une préoccupation intemporelle

- Jean-Pierre Cortot, *Le Soldat de Marathon annonçant la victoire*, 1834, Musée du Louvre
- Luc-Olivier Merson, *Le soldat de Marathon* (1869), Peinture de l'arrivée de Phidippidès à Athènes.
- Odilon Redon, *Pégase*, 1900
- Montesquieu, *Lettres persanes*, XXIV, (1721)

b – « Carpe diem » « Memento mori », : vitesse et condition humaine

- « Carpe diem »
- Ronsard, « Quand vous serez bien vieille » Sonnets pour Hélène, 1578
- Ronsard, Ode à Cassandre, *Les amours de Cassandre*, 1552
- Raymond Queneau, *L'instant fatal*, 1948, « Si tu t'imagines »
- Baudelaire, *Les fleurs du mal*, LXXXV, « L'Horloge »
- Baudelaire, *Les Fleurs du mal*, «Spleen et idéal», L'ennemi
- Charles Cros, *Le coffret de santal*, 1879
- Apollinaire, *Alcools*, 1913« Le Pont Mirabeau »
- Guillaume Apollinaire, *Il y a*, «La cueillette», publication posthume, 1925.
- Fugain, « je n'aurai pas le temps »
- Serge Reggiani, *Le Temps Qui Reste*
- Le memento mori
- Philippe de Champaigne, *Vanité ou Allégorie de la vie humaine*, 1646, Le Mans, musée de Tessé

2 – Cependant, « La vitesse est la forme d'extase dont la révolution technique a fait cadeau à l'homme » (Kundera, *La Lenteur*, 1995)

a – Accélération et révolutions industrielles

- *Fabula, La recherche en littérature*, À l'épreuve, n°6, 2019 : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"
- L'évolution des transports du XIXe au XXIe siècle :
- Victor Hugo, *Voyage en Belgique*, Anvers, 22 août, 4 heures du soir.
- Blaise Cendrars, *La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, 1913

La fascination pour la vitesse se retrouve dans l'art du début du XXème siècle

- Filippo Tommaso. Marinetti I -*Manifeste du futurisme* publié dans *Le Figaro* le 20 février 1909
- Michel Blay, *Les clôtures de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2007.
- <http://www.histoiredelart.net/courants/le-futurisme-13.html>
- Arthur Honegger, *Pacific 231*, 1923
- Entre trains et machines P. 6 à 28:
<https://www.musique-culture68.fr/wp-content/uploads/2015/09/concert-OSM-d%c3%a9cembre-2011.pdf>

b – Vitesse et révolution numérique

- «L'hypervitesse, maladie du XXIème siècle» Angiola Codacci-Pisanelli, *Courrier international*, décembre 2004
- Lotte Damhuis, « Les TIC changent-elles notre rapport au temps ? », d'après un article paru dans la Lettre EMERIT n°58, juin 2009

c - Vitesse et capitalisme

- La vitesse, le capitalisme et l'homme moderne. Cycle : « Dictature de l'urgence » Marie-Jo Egger et Marc Gindre – Professeurs d'économie et de sciences sociales. 25 /11/ 2015

- Bühr Alain, *Capitalisme et Rapport au temps. Essai sur la chronophobie du capital*
- Roger Vailland, *325000 francs*, 1955
- Charlie Chaplin, *Les Temps Modernes*, 1936
- Le prix de la vitesse par Ulysse Baratin, 25 février 2019, *Mediapart*, Commentaire du texte d'Alexandre Laumonier, 4, (2019)
- Alexandre Laumonier, 4, (2019)

3 – Et si au XXI^{ème} Siècle, la lenteur devenait «tendance»?

- Europe 1, Marthe Ronteix, « Six conseils pour adopter la "slow attitude" »
- La « slow attitude »
- *Le Parisien*, 15 janvier 2019, article en partenariat avec Simba (vente de matelas)
- La ville lente : utopie, audace ou régression ?
- « Ralentir la ville » : les Cittàslow contre le culte de la vitesse par Sophie Chapelle 25 septembre
- Géraldine Mosna-Savoie, *France-Culture*, Le journal de la philo, 9 mars 2018
- Eve Ysern, « Tout va trop vite ! Et si on ralentissait ? », *Capital*, 28/10/2013
- Quatrième de couverture de *Slow Attitude ! Oser ralentir pour mieux vivre*

Quelques suggestions de sujets de devoirs

Chapitre III

Pourquoi résister au diktat de la vitesse et préférer la lenteur

1 – Les ravages de la vitesse

a - La vitesse : contre nature

- https://www.maxisciences.com/foetus/une-etonnante-video-resume-les-9-mois-de-vie-d-un-foetus-en-quelques-minutes_art34773.html
- <https://www.youtube.com/watch?v=Uh9Y8hQeGLE>
- <https://www.youtube.com/watch?v=AUy1-T6ywbq>
- Emma Henrich, La baisse inquiétante du temps de sommeil des Français: comment y faire face ?, E-RSE, 2 avril 2019
- David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001

b - Les dangers de la vitesse excessive pour l'être humain

- Georges Duhamel, *Vue de la terre promise*, 1934
- Chronique automobilisme, *La Patrie* du 24 décembre 1915, « Aux chauffeurs d'automobiles : ne soyez pas léger de cervelle! »
- Mathilde Vinceneux, La vitesse, première cause d'accident mortel sur les routes des Bouches-du-Rhône, France Bleu Provence, 5 août 2019
- Frantz Durupt , Pauline Moullot et Fabien Leboucq, « Tout ce que vous avez voulu savoir sur le passage de 90 km/h à 80km/h », *Libération*, 10 janvier 2018
- Nicolas Valeano, «Réduire la vitesse de 90 à 80 km/h, est-ce une bonne idée?», *Science et avenir*, 07.03.2018
- Nicole Pénicaud, La tyrannie de la vitesse absolue, *Libération*, 23 juin 1997
- Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003
- Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003

c – Les répercussions néfastes de la vitesse sur notre environnement, sur notre monde

- David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001.
- Émile Verhaeren, *Les villes tentaculaires*, 1895
- Jean Giono, *La Chasse au bonheur* éd. Gallimard, 1988
- Xavier de Jarcy et Vincent Remy, *Télérama*, 12/02/2010
- Sylvain Tesson, *Sur les chemins noirs*, 2016

2 – L'absurdité d'une course sans but, dénuée de sens et symptomatique d'un vide, d'un malaise

- *L'homme pressé*, Edouard Molinaro, 1976

a - La quête de la vitesse : une perte de temps

- Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2010
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- JM Ucciani, *Illustrations pour une campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques du mail en entreprise*, 17/06/2009

b - Le culte de l'urgence entraîne une dissolution des liens sociaux

- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- Milan Kundera, *La lenteur*, 1995
- *Alice au pays des Merveilles*, Walt Disney adaptation du roman de Lewis Carroll

c - La quête permanente de la vitesse est symptomatique d'un mal être

- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- Georges Bernanos, *La France contre les robots*, 1947
- Camus, *Le Mythe de Sisyphe*, 1942

d – L'accélération, une aliénation

- Béatrice Soltner, Intensifier et accélérer sa vie, jusqu'où? Sur le rebord du mode, France Culture. 31
- Août 2018. Interview de la philosophe et psychanalyste Cynthia Fleury,
- Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2010

3 - «Une sage lenteur a raison de la hâte», Théognis de Mégare, *Poèmes élégiaques (vers 540 av J. C.)*

a) – La lenteur : une philosophie de vie, une forme de sagesse

- Ovide, *Les Métamorphoses*, 8 ap J. C.
- Sebastiano Ricci, *La Chute de Phaéon*, 1703-1704 - Belluno, Museo Civico
- Guido Reni, *Atalante et Hippomène*, 1618-1619, Musée de Capodimonte, Naples (Italie)
- Conversation entres philosophes, mosaïque de Pompéi (Ier siècle après J-C) Naples, musée national d'archéologie
- Lucrèce, *De la Nature*, II, vers 1-19
- Sénèque, *De la tranquillité de l'âme*
- Pascal, *Pensées*, 1670
- La Fontaine, Livre VI, *Fable X*, « Le Lièvre et la Tortue » (1668)

b) – « Vite et bien ne s'accordent guère. »

- Esther Granek, *Synthèses*, 2009
- Nicolas Boileau, *L'art poétique - Chant I* -, 1674
- Propos recueillis par Claire Chartier, *L'Express*, 19 janvier 2016 : Christophe Bouton, *Le Temps de l'urgence*, 2013, (éd. Le Bord de l'eau).
- Sydney Lumet, *Douze hommes en colère*, 1957 (Bande annonce)
- Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004
- «Des présidentielles en proie à la tyrannie de la vitesse et de l'Internet», Entretien avec Dominique Wolton, *Le Temps*, 22 avril 2012
- Philippe Rioux, *La dépêche.fr*, 12 août 2019 : Trump, inventeur de la politique du tweet...
- Olivier Babeau, L'infériorité du modèle démocratique à l'ère d'internet, *L'Opinion*, 6 décembre 2018

- Lauren Lacrampe et Yvan Strelzyk, Le Chablais construit beaucoup... mais trop vite pour éviter les malfaçons?, *Le Messenger*, 11/05/2016
- Un savoir-faire d'exception : la lutherie, *Midi en France*, France 3
- La pâtisserie artisanale est devenue un produit d'exception. *Envoyé spécial, France info*
- Que s'est-il passé pour que le gluten soit mois digeste qu'avant ? *Cash investigation*
- Saucisson gare aux cochonneries, *France 5*

c – Temps et relations humaines

- Michel Onfray, De l'aristocratie ou les affinités électives, *La sculpture de soi*, 1996
- Bernard Morlino, *Louis Nucéra*, 2001
- « L'hypervitesse, maladie du XXI^{ème} siècle », article d'Angiola Codacci-Pisarelli, *Courrier international*, n°738-739 (23 décembre 2004)

d - Vitesse et exclusion

- Nicole Aubert interviewée par Isabelle Taubes le 2 août 2012. *Psychologie.com*
- Arjuna Andrade, Les nouvelles de l'éco, *France culture*, 08/05/2018
- Sansot, *Du bon usage de la lenteur*, 1998
- <https://www.franceculture.fr/conferences/palais-de-la-decouverte-et-cite-des-sciences-et-de-lindustrie/eloge-de-la-lenteur>
- Jean Giono, *L'homme qui plantait des arbres*, 1953

e - La force de la lenteur dans un monde où tout s'accélère : Lenteur et résistance

- Thomas Peter, gigantesque sit-in à l'aéroport de Hong Kong, *Courrier international*, 9 août 2018

■ Sandrine Chesnel, 12 mars 1930, Gandhi débute sa Marche du sel, *France info*, 12/03/2015

f - Conception du temps et vitesse

- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003
- Mathieu Guiekwa, Temps cyclique temps linéaires, *Aspects sociologiques*, 1995
- Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2013
- Etienne Klein, *Conférence Le temps et sa flèche*, Université des savoirs, 6 juin 2000
- Brian Greene, *L'illusion du temps, La Magie du Cosmos*, Arte, 2012
- *Sciences et Avenir*, Juillet – Aout 2019, Le Temps

g - Trouver le bon rythme

- Jean Ollivro, *Quand la vitesse change le monde*, (2006)
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence La société malade du temps*, 2003
- **Aménager son temps, sa vie**

4 – Savoir jouir de la lenteur

a- Revoir les définitions de la paresse, de l'oisiveté: une nécessité

- La paresse, wikipédia
- L'art d'être heureux à Rome, *Latin, Tle*, Hatier, les Belles lettres, P 32, Céline Le Floch, Christine Tardiveau
- Jérôme Lèbre, *Éloge de l'immobilité*, 2018
- Paul Lafargue, *Le droit à la paresse*, 1883
- Henri Jorda, Le droit à la paresse n'a pas bonne presse, *Le Point*, 18/12/2016
- Henri Jorda, «Le droit à la paresse à relire d'urgence», *Libération*, 28/11/2011
- *Le Point*, La haine du travail fait le bonheur de l'édition(2011)
- Paul Lafargue, *Le droit à la paresse*, 1883

b - Le «farniente» : un véritable bonheur

- Théophile Gautier, *Premières Poésies*, « Albertus », 1832. « Far-niente »
- Yves Robert, *Alexandre le Bienheureux*, 1967 (Bande annonce)
- Fernandel, *Le tango corse*, 1968
- Henri Salvador, *Le travail c'est la santé*, 1965
- Zacchary Richard, *Travailler c'est trop dur*, 1977

■ Van Gogh, *La méridienne ou La sieste* (d'après Millet), décembre 1889-janvier 1890, Huile sur toile, Musée d'Orsay, Paris

- Document Jean d'Ormesson, interviewé en plateau par Pierre Desgraupes, 8 juillet 1959
- Henri Salvador et la pétanque, le travail, la fainéantise, le rire Interview d'Henri Salvador *Ina*, 15 août 1964
- Journée du farniente au parc de la folie de Finfarine, 19/20 JT soir Pays de la Loire 11 août 2005

c - La lenteur : Un épanouissement de soi dans le respect des autres et de la nature

- Georges Moustaki, *Le temps de vivre*, 1969
- Charles Aznavour, *Les Plaisirs démodés*, 1972
- Anne-Laure Gannac, « Éveiller ou réveiller ses sens reconnecte à son corps », *La Nouvelle République*, 25/10/2014
- Nino Ferrer, *Le Sud*, 1975
- Milan Kundera, *La lenteur*, 1997
- Jean-Jacques Rousseau, *Émile ou De l'éducation*(1762): "Les voyages à pied"
- David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001

d) - Faut-il apprendre à procrastiner ?

- Nicolas Santolaria, Éloge de la paresse au bureau, *Le Monde*, 27 novembre 2017
- Caroline Brizard, Procrastination : pourquoi lire cet article demain si vous pouvez le faire maintenant ?, *L'Obs*, 25 mars 2019
- Elena Bizzotto, Les bénéfices cachés de la procrastination, *Sante magazine*, 19 février 2018
- Guillaume Hamonic : «Non, la procrastination n'est pas une maladie !», *Le Figaro*, 25/03/2015
- Fernand Sardou, *Aujourd'hui peut-être*, 1946
- Fernand Sardou, *Aujourd'hui peut-être*, 1946
- Bénabar, « Paresseuse », 2003

Quelques suggestions de sujets de devoirs:

Dossier : La vitesse et l'art.

Proposition de documents sur le thème : « À toute vitesse »

Évoquer le thème de la vitesse ne peut pas laisser les étudiants silencieux. Aussi recueillerons-nous dans un premier temps leurs idées. Peut-être les guiderons-nous par des questions générales du type : Dans quels domaines la vitesse est-elle omniprésente ? Quelles sensations fait-elle naître ? Que provoque-t-elle chez ceux qui l'observent ?

Ce dialogue permettra de structurer leurs idées, de les enrichir peut-être et la première partie de notre exposé sera là pour illustrer leurs arguments et dégager des problématiques qui trouveront des réponses dans les deux parties suivantes.

Il se trouvera sans doute un ou des étudiants pour affirmer que la vitesse est le propre de la société moderne. Si ce n'est pas le cas nous poserons la question et ainsi nous aborderons le phénomène de l'accélération lié aux progrès technologiques et scientifiques. Nous pourrions mettre en évidence les bouleversements occasionnés dans tous les domaines. Néanmoins, nous nuancerons nos affirmations et ferons prendre conscience à nos étudiants que la quête de la vitesse est intemporelle. Nous pourrions ensuite évoquer le thème de la fuite du temps, du « memento mori » pour constater que la vitesse n'a pas toujours fait l'unanimité.

Aussi dans la troisième partie soulignerons-nous les dangers de la vitesse. En même temps, nous montrerons qu'elle est la preuve d'un mal être et que ralentir devient une nécessité. La lenteur, « l'otium » sont bénéfiques, même si actuellement nous pouvons nous demander si ce n'est pas une mode, une tendance. Ainsi nous pourrions conclure en soulignant que chacun doit aménager son temps et s'épanouir à son rythme.

Dans ce dossier, les documents sont nombreux et ne pourront pas tous être exploités, ainsi nous effectuerons un choix...

À la fin du document, nous avons consacré quelques pages à la perception de la vitesse dans les arts

Fanny Fromental, Lycée P Lamour, Nîmes
Marie-Joseph Gaillard, Lycée Camus, Nîmes

Chapitre I

L'homme assoiffé de vitesse :



1 - L'omniprésence de la vitesse

a) La vitesse et les transports

- Les archives du *Figaro* - Le TGV fête ses 35 ans.
- Histoire de la première ligne à grande vitesse :
- Monet, *La gare Saint-Lazare*, 1877, Musée d'Orsay, Paris
- Jean - Luc Goudet, *Futura Sciences*, 17 Juillet 2009, Apollo 11

b) La vitesse et les communications

- « Les cinq raisons de la popularité de WhatsApp »

c) La vitesse et la survie

- « La Médecine d'Urgence » :
- Maylis de Kerangal, *Réparer les vivants* (2014)
- Himalaya : le récit de l'incroyable sauvetage de l'équipe de secours

d) La vitesse et le sport

- Marco Bertorello / AFP, le 21 juillet 2019.
- Vincent Dogna
- Slate.fr, « S'ils ne sont plus dopés, pourquoi les coureurs du Tour de France roulent-ils toujours aussi vite? », Camille Belsoeur , 2019
- *Télérama*, « Tour de France : les ficelles du peloton », Propos recueillis par Laurent Rigoulet, 2013.

e) La vitesse et la guerre :

- Montesquieu, *De l'esprit des lois*, 1748, Partie deux. Livre IX. Chapitre VI, "De la force défensive des États, en général".
- *Encyclopédie Multimédia de la Shoah*, La BLITZKRIEG (LA GUERRE ÉCLAIR)

2 – La fascination pour la vitesse

a) la vitesse : un « super-pouvoir »

- Flash (comics), *wikipédia*

b) la vitesse et le goût de l'exploit, du dépassement de soi

- Roger Vailland, *325000 Francs*, 1955
- Jean Echenoz, *Courir* (2008).

c) La vitesse : Maîtrise technique et rhétorique

- Vitesse et maîtrise de la technique
 - Nicolai Rimski-Korsakov « Le vol du Bourdon », Interlude orchestral pour l'Opéra, *Le Conte du tsar Saltan*, 1899-1900
- Vitesse et art oratoire
 - Eminem , Rap God, 2013 https://youtu.be/XbGs_qK2PQA
 - Raymond Devos, « Où courent-ils? », 1999
- L'art de la répartie en politique
 - Débat d'entre deux tours de l'élection présidentielle de 1988, opposant Jacques Chirac à François Mitterrand

d) Vitesse et vitalité, lenteur et ennui

- Affiche du film, *Fast and furious I*, 2001
- M. Lucet, psychologue chargé de Recherches à l'O.N.S.E.R, *Quelques aspects psycho-sociologiques de la vitesse*, 1965
- Flaubert, *Madame Bovary*, 1856
- Jacques Brel, *Les Vieux*, (1963)

3 – Vitesse et sensations: La griserie de la vitesse

a) La vitesse : source de sensations

- Route de Californie, la nuit, 2014
- Joseph Mallord William Turner, Pluie, Vapeur et Vitesse - Le Grand Chemin de fer de l'Ouest, ou en anglais Rain, Steam and Speed - The Great Western, 1844. (Wikipédia)
- Brel, *La valse à mille temps*

b) La vitesse : une expérience intense

- Zola, *La Bête Humaine*, 1890.
- Françoise Sagan, *Avec mon meilleur souvenir*, 1984
- Haruki Mura kami, *Autoportrait de l'auteur en coureur de fond* (2007)

c) Vitesse et ivresse

- *Les sports modernes*, 2010
- Maylis de Kérangal, *Corniche Kennedy*, 2008
- *De la vitesse comme doublure du Temps ?* Etienne Klein, 2010
- Sophie Bouniot, *L'humanité*, Sportez-vous bien Le jet-ski, grisante terreur des mers
- Le Yukon Striker: l'attraction complètement démesurée du Canada
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence La société malade du temps*, 2003
- *Attitude Prévention*, « Binge drinking », 2016

Quelques suggestions de sujets de devoirs:

1- L'omniprésence de la vitesse

La vitesse est indissociable du progrès : grâce à elle, les limites sont constamment repoussées. Elle facilite la vie de l'individu. Les innovations techniques permettent de consacrer moins de temps à des tâches pénibles du quotidien (lave-linge, lave-vaisselle). En réduisant l'espace elle multiplie les choix de vie (travailler à Paris, vivre à Marseille, par exemple). Grâce à l'invention du chemin de fer et aux révolutions industrielles du XIXe siècle, les distances sont réduites et les rapprochements entre les individus, les échanges sont davantage possibles. Que dire de la conquête de l'espace si ce n'est que le Rêve devient réalité ! Il en est de même pour la communication, l'information qui deviennent quasi instantanées. On ne peut pas passer sous silence son importance pour sauver les hommes en cas de danger et son efficacité dans le domaine médical. Elle constitue une notion centrale et omniprésente en le sport qu'elle soit maximale, optimale ou critique.

a) La vitesse et les transports

La vitesse rétrécit les distances, rapproche les hommes (Paris-Marseille : 3h avec TGV), facilite les échanges. Elle favorise les rencontres, les connaissances, les relations ... Elle élargit le champ des possibles et même ce qui semblait irréalisable devient accessible : exotisme des voyages, conquête spatiale, découverte des fonds abyssaux.

■ LES ARCHIVES DU FIGARO - Le TGV fête ses 35 ans.

Pour son premier voyage commercial, Le Figaro s'était glissé parmi les voyageurs impatients de découvrir la grande vitesse.

Reportage.

C'est une petite révolution. Le 22 septembre 1981, François Mitterrand inaugure en grande pompe le premier train à grande vitesse de la ligne Paris-Sud-Est. Il permet de rejoindre Lyon depuis la capitale en seulement deux heures quarante au lieu de quatre. Quelques jours plus tard, le 27 septembre, la ligne est ouverte au public. Le Figaro envoie son grand reporter Irina de Chikoff, infiltrer le premier train de voyageurs, véritables pionniers de la grande vitesse.

Deux ans plus tard, le trajet sera réduit à deux heures tandis que se prépare le maillage du territoire. En 1989, c'est le lancement du TGV Atlantique qui met Bordeaux à trois heures de Paris. Suivront en 1993 le TGV Nord puis l'Eurostar et le Thalys. En 2001, les Marseillais peuvent « monter à la capitale » en seulement trois heures grâce au TGV Méditerranée. Puis c'est au tour des Strasbourgeois de profiter de la grande vitesse en 2007 avec le TGV Est européen. Dernière inauguration en date: le TGV Rhin-Rhône en 2011.

Les pionniers du T.G.V

De mémoire de cheminot, on n'avait jamais vu autant de monde sur un quai un dimanche matin, à 7 heures en gare de Lyon. Aux premiers voyageurs du premier T.G.V., conscients pour la plupart de leur importance de pionniers, se mêlaient curieux, badauds, flâneurs et passagers des trains de routine qui faisaient triste mine.



Superbement orange avec son long nez de fouine le T.G.V. se laissait admirer et, sur la voie A, on s'émerveillait avec d'autant plus d'enthousiasme que radios et caméras stimulaient l'émotion, offraient un parfum presque aventureux au court trajet qu'on allait entreprendre.

Dans les voitures immaculées, les plus blasés condescendent à sourire. Les plus timides foulent la moquette verte avec précaution et parlent à voix basse. Un couple s'installe, radieux. Ils n'ont rien à faire à Lyon aujourd'hui. Ils ont simplement décidé d'effectuer en guise de promenade l'aller-retour inaugural: «C'est élégant» dit la femme en coulant un regard doux sur les fauteuils alternativement marron et orange. «C'est soigné», répond son mari en inspectant les vitres, la lampe de lecture au-dessus de sa place, le cendrier et le store ajouré.

Déjà le T.G.V. s'ébranle, doucement, suavement, sans à-coups. Voix d'hôtesse pour souhaiter aux pionniers un bon voyage. Des appareils photos surgissent aux quatre coins du wagon. On mitraille au hasard les mains qui au-dehors s'agitent, le sourire du grand-père qui ne croyait pas qu'il vivrait «ça» et les vieux trains à quai qui par contraste font soudain figure d'engins presque préhistoriques.

On a tout vu, tout admiré, on attend on ne sait trop quoi encore.

Passe Paris, sa banlieue. D'une voiture à l'autre, les voyageurs naviguent, s'attardent au bar conçu sur le modèle de ceux des Trans Europe Express. Hôtesse, stewards circulent en uniforme harmonisé à la moquette. Mais les commentaires au bout d'une demi-heure s'épuisent. On a tout vu, tout admiré, on attend on ne sait trop quoi encore.

Le premier voyage dans le premier T.G.V. ne peut se résumer à cette torpeur qui envahit doucement les passagers. Déception, qui pointe, désillusion ou impatience peut-être. Les enfants, plus tenaces, cherchent des repères pour contrôler la vitesse du train. Irrités, leurs parents leur conseillent d'attendre. Alors ils ouvrent les yeux, la bouche et espèrent cette sensation «d'être à 260» qu'on leur avait promise.

Trois notes fluettes, et la voix d'un steward réveille les consciences qui commençaient à sommeiller. Le T.G.V., annonce-t-il, va s'engager sur la nouvelle ligne nous roulons maintenant à 200 km/h. De minute en minute la même voix, créant à dessein un suspens factice, va ponctuer le rythme d'accélération du T.G.V. «Nous roulons à 230 km/h. Nous roulons à 240 km/h. Nous roulons à 255, 258... eurêka! à 260 km/h.»

Les passagers, satisfaits maintenant, se regardent et certains se sourient même. Chacun semble caresser en son for intérieur le sentiment délicieusement coupable d'être, en ce jour comme les autres, un homme pas tout à fait comme les autres, une sorte de privilégié en somme. Et cette impression se reflète sur les visages des voyageurs, leur donne soudain un air de bonté, des gestes plein d'onction et un regard plus moelleux.

État de grâce légère qui se prolongera jusqu'à Lyon-Perrache, malgré un vent de confusion à la gare des Brotteaux où, faute d'annonce, quelques voyageurs par erreur descendront avec armes et bagages... pour remonter aussitôt.

À Perrache, de nouveau c'est la cohue. Dans le hall on vend des cartes postales du T.G.V., elles s'arrachent. On distribue des prospectus, ils se disputent et les collectionneurs se précipitent vers les stands pour acquérir le timbre T.G.V. historique.

Mais l'attention, l'étonnement en début d'après-midi se sont dissipés. Les T.G.V se succèdent sur les quais 2 ou 3 et seul un groupe de Japonais se donne encore le mal de prendre photo sur photo.

Déjà, les nouveaux voyageurs qui ne sont plus les premiers, se sentiraient diminués en manifestant trop d'admiration, déjà quelques passagers font la moue. Ils en ont vu d'autres! «Ce n'est tout de même pas la première fois que je voyage!» lance un monsieur à chapeau gris à un jeune journaliste qui l'interroge.

Par définition et par essence aussi, la grâce reste un état fragile.

■ **Histoire de la première ligne à grande vitesse :** <https://youtu.be/eD13IXMwao>

Questions

En quoi vitesse et innovations techniques sont-elles liées ? Comment les documents associent-ils vitesse et confort ?

En quoi ces documents contribuent-ils à la construction du mythe de TGV.

Comment le texte souligne-t-il malgré tout l'insatisfaction permanente de l'homme ?

■ **Monet, La gare Saint-Lazare, 1877, Musée d'Orsay, Paris**



■ **Jean - Luc Goudet, Futura Sciences, 17 Juillet 2009, Apollo 11**

À plusieurs milliers de kilomètres à l'heure, le train spatial de la mission Apollo 11 file vers la Lune, en vol - presque - balistique. Il n'y a pas grand-chose à faire si ce n'est parler un peu avec les Terriens..



La route a été calculée. Les moteurs sont éteints. Le vaisseau Apollo 11, constitué du module de service, du module de commande (la capsule de rentrée, conique) et du LM (Lunar Module), est inscrit sur une trajectoire balistique qui doit l'amener en orbite lunaire.

Au début de « l'injection » sur cette route, comme disent les navigateurs spatiaux, la vitesse était d'environ 11 kilomètres par seconde (40.000 km/h), la vitesse dite de libération de la pesanteur terrestre. Celle-ci, toutefois, fait toujours son œuvre et ralentit Apollo 11. Une petite trentaine d'heures après l'injection sur la trajectoire lunaire, le vaisseau et ses trois occupants ne voyagent plus qu'à 5.500 km/h.

La réserve de vitesse est cependant suffisante pour que, à mesure que le vaisseau s'éloigne de la Terre, la force d'attraction de notre planète, qui se réduit constamment (comme augmente le carré de la distance), ne parvienne jamais à la faire descendre à zéro. C'est cela la vitesse de libération.

b) La vitesse et les communications

« Aller vite », c'est aussi pouvoir s'ouvrir sur le monde : Les nouveaux moyens de communication permettent une diffusion de l'information instantanément. Les écrans nous donnent à voir le monde en direct. De même, la communication privée devient immédiate à tel point que l'on peut éprouver un sentiment d'ubiquité.

■ « Les cinq raisons de la popularité de WhatsApp »

Les internautes du Monde.fr expliquent pourquoi et comment ils utilisent l'application de messagerie instantanée que Facebook vient de racheter pour 19 milliards de dollars.

Publié le 20 février 2014

**C'est gratuit [...]
et convivial**

« Nous avons équipé pour Noël nos parents (60 ans) de smartphones, et avons créé un groupe de discussion WhatsApp dédié au cercle familial... Et les résultats dépassent nos espérances : échanges spontanés et quasi quotidiens, les photos du petit-fils partagées en direct... WhatsApp nous permet de resserrer les liens familiaux malgré les 800 km de distance et les générations qui nous séparent. » Mokuren

« Ce système nous permet, à mes filles et à moi, d'envoyer des messages gratuits (très important pour elles... et pour moi), très ludiques avec les émoticônes. Nous nous envoyons des petits mots, nos humeurs du jour ou du moment, des photos, des vidéos, c'est vraiment très drôle ! » Isabelle S.

« Parmi ses avantages, WhatsApp indique si notre contact est actuellement en ligne (c'est-à-dire s'il utilise actuellement l'application), s'il s'est récemment connecté (date de dernière connexion) et si un message envoyé a bien été reçu. » Yann R.

La possibilité de créer des groupes de discussion...

« Le mode 'conversation' permet de lancer des discussions communes. C'est simple et efficace pour organiser sorties et soirées par exemple. » Louis I.

« On peut créer des groupes de conversation, en choisissant les personnes avec qui on veut discuter, ainsi que le thème du groupe. Cela peut être un groupe de copines qui débriefent exclusivement du Bachelor, un groupe de copains qui partagent leur passion pour Fauve, des amis qui partagent leur quotidien, le boulot, les enfants... J'ai par exemple un groupe de conversation avec des amies aux quatre coins du monde : Angola, Nantes, Paris, Marseille, Mulhouse... Notre conversation est quasi permanente: petits tracas, grandes nouvelles, bourdes, musique, photos, stress, voyages... Tout y passe, et on garde le contact beaucoup plus que par e-mail ou téléphone. Bref, je ne pourrais plus m'en passer. » Clémence P.

« Je pense que les discussions de groupe sur WhatsApp sont une des raisons principales pour laquelle l'application est si populaire : leur format les rend faciles à parcourir, il est également simple d'identifier l'expéditeur parmi les dizaines du groupe et les possibilités de réglages sont très variées. » Louis

et d'envoyer des pièces jointes

« J'utilise quotidiennement WhatsApp car cette application permet d'envoyer diverses formes de contenus en un seul clic. Avec les autres applications telles que la messagerie traditionnelle, Facebook, Gmail, etc., envoyer une vidéo ou une photo prend beaucoup plus de temps car il y a plus de manipulations à faire. Sans oublier que peu, voire aucune, de ces applications n'offrent autant de fonctionnalités que WhatsApp aussi simples à utiliser (messages textes, clips vidéo, audio, géolocalisation). » Louis

« Il n'y a pas de limite de taille dans l'envoi des fichiers, contrairement à l'envoi de MMS. WhatsApp est vraiment à mi-chemin entre le courriel et le texto, c'est moderne et pratique, quand les opérateurs ont très peu fait évoluer le SMS depuis sa création. » Julien F.

Une application universelle et utilisable librement

« L'avantage de WhatsApp est qu'elle s'adapte à tous les types de smartphone et qu'elle est relativement neutre : c'est-à-dire qu'elle n'est pas censurée dans des pays comme l'Arabie saoudite, au contraire d'autres applications comme Viber. » Benjamin O.

Question :

Quels sont les avantages de la communication numérique ?



Documents complémentaires

Ces documents permettent de mettre en évidence les difficultés que peut engendrer l'information « décalée »

Quand Mme de Sévigné informe son correspondant du mariage à venir de la Grande Mademoiselle avec le duc de Lauzun, la nouvelle n'est pas fausse mais la situation évolue plus rapidement que ne se diffuse le courrier de sorte qu'il est nécessaire d'envoyer un rectificatif. Et pourtant, à ce moment-là déjà, la diffusion des informations était considérée comme rapide...

Lettre XX

Mariage de la Grande Mademoiselle

À monsieur de Coulanges, 15 décembre 1670

À Paris, lundi 15 décembre 1670.

Je m'en vais vous mander la chose la plus étonnante, la plus surprenante, la plus merveilleuse, la plus miraculeuse, la plus triomphante, la plus étourdissante, la plus inouïe, la plus singulière, la plus extraordinaire, la plus incroyable, la plus imprévue, la plus grande, la plus petite, la plus rare, la plus commune, la plus éclatante, la plus secrète jusqu'à aujourd'hui, la plus brillante, la plus digne d'envie ; enfin une chose dont on ne trouve qu'un exemple dans les siècles passés : encore cet exemple n'est-il pas juste ; une chose que nous ne saurions croire à Paris, comment la pourrait-on croire à Lyon ? Une chose qui fait crier miséricorde à tout le monde ; une chose qui comble de joie madame de Rohan et madame d'Hauterive ; une chose enfin qui se fera dimanche, où ceux qui la verront croiront avoir la berlue ; une chose qui se fera dimanche, et qui ne sera peut-être pas faite lundi. Je ne puis me résoudre à la dire, devinez-la, je vous le donne en trois ; jetez-vous votre langue aux chiens ? Hé bien ! Il faut donc vous la dire : M. de Lauzun épouse dimanche au Louvre, devinez qui ? Je vous le donne en quatre, je vous le donne en dix, je vous le donne en cent. Madame de Coulanges dit : Voilà qui est bien difficile à deviner ! C'est madame de la Vallière. Point du tout, madame. C'est donc mademoiselle de Retz ? Point du tout ; vous êtes bien provinciale. Ah ! Vraiment, nous sommes bien bêtes, dites-vous : c'est mademoiselle Colbert. Encore moins. C'est assurément mademoiselle de Créqui. Vous n'y êtes pas. Il faut donc à la fin vous le dire : il épouse, dimanche, au Louvre, avec la permission du roi, mademoiselle, mademoiselle de mademoiselle, devinez le nom ; il épouse Mademoiselle, ma foi ! Par ma foi ! Ma foi jurée ! Mademoiselle, la grande Mademoiselle, Mademoiselle, fille de feu Monsieur, Mademoiselle, petite-fille de Henri IV, mademoiselle d'Eu, mademoiselle de Dombes, mademoiselle de Montpensier, mademoiselle d'Orléans, Mademoiselle, cousine germaine du roi ; Mademoiselle, destinée au trône ; Mademoiselle, le seul parti de France qui fût digne de Monsieur. Voilà un beau sujet de discourir. Si vous criez, si vous êtes hors de vous-mêmes, si vous dites que nous avons menti, que cela est faux, qu'on se moque de vous, que voilà une belle raillerie, que cela est bien fade à imaginer ; si enfin vous nous dites des injures, nous trouverons que vous avez raison ; nous en avons fait autant que vous. Adieu ; les lettres qui seront portées par cet ordinaire vous feront voir si nous disons vrai ou non.

Lettre XXII

De Mme De Sévigné à M. De Coulanges.

À Paris, mercredi 24 décembre 1670.

Vous savez présentement l'histoire romanesque de Mademoiselle et de M. de Lauzun. C'est le juste sujet d'une tragédie dans toutes les règles du théâtre ; nous en disposons les actes et les scènes l'autre jour ; nous prenions quatre jours au lieu de vingt-quatre heures, et c'était une pièce parfaite. Jamais il ne s'est vu de si grands changements en si peu de temps ; jamais vous n'avez vu une émotion si générale ; jamais vous n'avez ouï une si extraordinaire nouvelle. M. de Lauzun a joué son personnage en perfection ; il a soutenu ce malheur avec une fermeté, un courage, et pourtant une douleur mêlée d'un profond respect, qui l'ont fait admirer de tout le monde. Ce qu'il a perdu est sans prix ; mais les bonnes grâces du roi, qu'il a conservées, sont sans prix aussi, et sa fortune ne paraît pas déplorée. Mademoiselle a fort bien fait aussi ;

elle a bien pleuré, elle a recommencé aujourd'hui à rendre ses devoirs au Louvre, dont elle avait reçu toutes les visites. Voilà qui est fini. Adieu.

c) La vitesse et la survie

La vitesse s'avère même indispensable dans certains cas pour la survie de l'individu (urgence médicale, sauvetage).

■ « La Médecine d'Urgence » : <https://sofia.medicalistes.fr/spip/spip.php?article402>

« La Médecine d'Urgence telle qu'on la connaît aujourd'hui doit beaucoup à la médecine militaire. Actuellement encore, quelques unités militaires font référence en ce qui concerne la médecine préhospitalière : les Sapeurs-Pompiers de Paris et les Marins-Pompiers de Marseille ainsi que les Unités d'Intervention de la Sécurité Civile.

En France, les transports sanitaires d'urgence assurés par le SAMU, les SMUR, le service de santé de la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) sont précoces, rapides, confortables et médicalisés. Ces caractéristiques sans lesquelles l'évacuation n'est qu'un simple transport, parfois même une véritable blessure supplémentaire, sont le fruit d'une évolution qui est indissociable des progrès réalisés par la réanimation militaire à l'occasion de chaque conflit. »

Question :

À la lecture du document, relevez les étapes les plus importantes de l'évolution de la médecine d'urgence. À quoi sont-elles le plus souvent liées ? Quelle conclusion en tirez-vous ?

■ **Maylis de Kerangal, Réparer les vivants (2014)**

Il s'agit d'abord de s'occuper des vaisseaux qui conduisent le sang dans et hors de l'organe. Une à une, les veines sont coupées, obturées, travaillées — Harfang et Virgilio vont vite, mais il semble que la rapidité soit le portant de l'action, qu'à ralentir leurs mains risqueraient de trembler —, puis, c'est impressionnant, le cœur est extrait du corps et la circulation extracorporelle mise en place: une machine remplace pour deux heures le cœur de Claire, une machine qui va reproduire le circuit du sang dans son corps. À cet instant, Harfang demande le silence, il fait tinter une lame sur un tube de métal, puis prononce à travers son masque la phrase rituelle à ce stade de l'opération : *Exercitatio Anatomica de Motu Cordis et Sanguinis in Animalibus* - hommage à William Harvey, premier médecin à décrire, en 1628, l'intégralité du système de circulation sanguine dans le corps humain, et désignant déjà le cœur comme une pompe à effet hydraulique, un muscle assurant la continuité du flux par ses mouvements et ses pulsations. Dans le bloc, sans s'interrompre, chacun répond : amen ! [...]

Alors Virgilio se baisse et ramasse le cœur dans le récipient. Les ligaturés des différentes poches qui le protègent sont aspergées de désinfectant, puis dénouées, après quoi il extrait l'organe du bocal, il le saisit à deux mains, et le place au fond de la cage thoracique. Alice, toujours postée sur le marchepied métallique où elle s'est hissée sur les orteils, garde les yeux fixes, fascinée, et risque de perdre l'équilibre quand elle avance le menton pour voir ce qui se passe là, à l'intérieur du corps — elle n'est pas la seule à tendre le cou de la sorte, l'interne de bloc venu se placer aux côtés d'Harfang s'y avance lui aussi, dégoulinant de sueur si bien que ses lunettes glissent sur son nez et qu'il manque de les perdre, in extremis se recule pour les replacer, choque une perfusion, fais attention s'il te plaît, lui dit l'anesthésiste d'une voix sèche, avant de lui tendre une compresse.

Les chirurgiens commencent à présent un long travail de couture: ils œuvrent à reconnecter le cœur en procédant de bas en haut, de manière à l'ancrer en quatre points — l'oreillette gauche du receveur est cousue à la partie complémentaire de l'oreillette gauche du cœur du donneur, l'oreillette droite idem, l'artère pulmonaire du receveur est raccordée à la sortie du ventricule droit du donneur, l'aorte à la sortie du ventricule gauche. À intervalles réguliers, Virgilio masse le cœur, il le luxé des deux mains, et alors ses poignets disparaissent dans le corps de Claire. [...]

Le travail de suture est enfin achevé. On purge le greffon, on évacue l'air afin d'éviter que des bulles remontent au cerveau de Claire: le cœur peut désormais recevoir le sang.

La tension remonte en flèche autour de la table, Harfang déclare: ok, c'est bon, on va pouvoir remplir. C'est maintenant. Le remplissage est effectué au millilitre, il exige un débit hypercalibré, toute opération trop brutale déformerait le greffon qui ne pourrait jamais plus retrouver sa forme initiale — les infirmières retiennent leur respiration, les anesthésistes sont aux aguets, le perfusionniste lui aussi transpire, quand Alice, elle, demeure imperturbable. Plus personne ne bouge dans le bloc, un silence compact recouvre le lit chirurgical tandis que le cœur est lentement irrigué. Alors vient enfin le moment électrique. Virgilio se saisit des palettes, il les tend à Harfang, elles demeurent suspendues en l'air le temps d'un croisement de regards puis Harfang lance un coup de menton vers Virgilio, vas-y, fais-le — et en cet instant, peut-être que Virgilio ramasse tout ce qu'il sait de prière et de superstition, peut-être qu'il supplie le Ciel ou au contraire qu'il ressaisit tout ce qui vient d'être accompli, la somme des actions et la somme des mots, la somme des espaces et des sentiments —, il appose soigneusement les palettes électriques de chaque côté du

cœur, jette un œil sur l'écran de l'électrocardiogramme. On choque? Feu! Le cœur reçoit la décharge, le monde entier s'immobilise au-dessus de ce qui est maintenant le cœur de Claire. L'organe remue faiblement, deux, trois soubresauts, puis il se fige. Virgilio déglutit, Harfang a posé les mains sur le rebord du lit et Alice est si blanche que l'anesthésiste, de peur qu'elle ne s'écroule, la tire par le bras pour qu'elle descende de l'estrade. Deuxième essai. On choque ?

— Feu !

Alors, le cœur se contracte, un tressaillement, puis ce sont des secousses quasi imperceptibles, mais que l'on peut voir si l'on s'approche, ces faibles battements, et l'organe peu à peu recommence à pomper le sang dans le corps, et il reprend sa place, puis ce sont des pulsations régulières, étrangement rapides, qui bientôt forment rythme, et leur frappe évoque celle du cœur d'un embryon, cette saccade que l'on perçoit lors de la première échographie, et c'est bien la frappe initiale qui se fait entendre, la première frappe, celle qui signe l'aube.

Maylis de Kerangal, *Réparer les vivants*, © Éditions Gallimard, coll. «Verticales», 2014, p. 275-280.

1 Il s'agit ici du cœur de Claire. 2. Chirugiens-cardiologues. 3. Exercice anatomique sur le mouvement du cœur et du sang chez les animaux, titre du livre de William Harvey paru en 1628. 4. Il s'agit du cœur de Simon. 5. Interne en médecine qui observe la transplantation

Question :

En quoi vitesse et précision sont-elles capitales dans le domaine médical ?

■ Himalaya : le récit de l'incroyable sauvetage de l'équipe de secours

Les quatre secouristes ont réussi une performance exceptionnelle pour porter secours à l'alpiniste française samedi soir. (Janvier 2018)

Elisabeth Revol, entourée de ses deux sauveteurs Denis Urubko et Adam Bielecki dimanche matin.

Adam Bielecki



Exténués, mais heureux. Sur la photo, les trois alpinistes tentent de sourire à l'appareil photo tendu par l'un d'entre eux pour un selfie. La fatigue se lit sur le visage d'Elisabeth Revol, Adam Bielecki et Denis Urubko. Membres de l'équipe de secours dépêchée sur les pentes du Nanga Parbat samedi, les deux alpinistes polonais ont sauvé la Française de la « montagne tueuse », surnom de ce sommet himalayen (8 125 m). Récit d'une épique mission de sauvetage.

D'une première dans l'histoire de l'alpinisme à un sauvetage en urgence

Jeudi matin, Bielecki, 34 ans, Urubko, 44 ans et leurs compagnons de cordée dormaient encore sur les pentes du K2. Deuxième plus haut sommet du monde (8 611 m), la montagne n'a jamais été domptée l'hiver. L'équipe polonaise, composée d'alpinistes d'élite, rêve d'accomplir ce qui serait l'un des plus grands exploits de l'histoire de l'Himalaya.

Dans la soirée, Elisabeth Revol, 37 ans et Tomek Mackiewicz, 42 ans, activent leur signal de détresse. La Française et le Polonais sont en grande difficulté dans la descente du Nanga Parbat, montagne située dans la partie pakistanaise du massif. Là encore, un monstre qui n'a été vaincu en hiver qu'en 2016 pour la toute première fois.

Les membres de l'équipe Bielecki se concertent : ils veulent décrocher pour porter secours à leur compatriote et à la Française. Et ils savent surtout qu'ils sont acclimatés à l'altitude, et qu'ils sont donc l'unique recours. « Tout le monde était pour, raconte le Polonais à TVN 24. Notre priorité était de sauver les vies humaines. »

Le chef de l'expédition choisit trois de ses compagnons pour rejoindre le Pakistan avec lui : Piotr Tomala, Jaroslaw Botor, et Denis Urubko. Samedi en début d'après-midi, les hélicoptères de l'armée pakistanaise décollent avec les quatre hommes chargés de matériel. Le temps presse, il faut rejoindre le Nanga Parbat avant qu'il ne soit trop tard.

Une ascension record dans des conditions dantesques

Gêné par le brouillard, l'hélicoptère n'arrive pas à apercevoir Elisabeth Revol, qui descend la montagne après avoir laissé Tomek Mackiewicz. Ce dernier, atteint de gelures très graves et de cécité des neiges, reste à plus de 7 000 m d'altitude dans l'espoir qu'un hélicoptère puisse venir le secourir.

Plus bas, l'hélicoptère largue les quatre Polonais à 4 800 m d'altitude en fin d'après-midi. « Nous commençons immédiatement l'ascension », raconte au site Desnivel Denis Urubko. Ce dernier monte en compagnie de Bielecki, pendant que Tomala et Botor établissent un camp avec la majeure partie du matériel de secours.

Himalaya : opération de l'extrême pour sauver Elisabeth Revol

En huit heures, les deux hommes grimpent 1 200 m de nuit et par une température oscillant entre - 30 et - 40 C°. « Personne n'avait auparavant fait une telle ascension, glisse, ébahi, l'alpiniste pakistanais Karim Shah. La plupart des gens mettent deux ou trois jours pour le faire. » « C'était l'équipe la plus forte possible pour accomplir cela », raconte au Parisien Masha Gordon, amie d'Elisabeth Revol.

Leur exploit est suivi par de nombreux internautes incrédules, connectés au signal GPS d'Adam Bielecki. Sur Twitter, certains se servent des données pour dresser une carte de leur avancée. Ils seront tellement nombreux que l'équipe de sauvetage leur demande d'arrêter pour ne pas perturber la transmission.

Le parcours des deux sauveteurs



Vers 2 heures du matin, ils arrivent à l'endroit où doit se trouver Elisabeth Revol, autour des 6 000 m d'altitude. « Tout était très sombre, je ne pouvais rien voir, décrit Denis Urubko. J'ai crié, et nous avons entendu une voix dans l'obscurité. C'est un miracle, car il y avait beaucoup de vent. »

Le Polonais a immortalisé les retrouvailles dans une vidéo, diffusée dimanche sur YouTube. « Elisabeth ! On est contents de te voir, lâche-t-il, le souffle court, en anglais. Adam ! Je l'entends ! »

Abandonner Tomek Mackiewicz, le crève-cœur

Quand ils retrouvent la Française, celle-ci est épuisée et souffre de gelures très graves. « Elle était épuisée et incroyablement déshydratée, raconte Adam Bielecki. Mais étant donné ce qu'elle avait traversé, elle était en bonne forme. »

Transi de froid, elle leur confirme le très mauvais état de son compagnon de cordée 1 000 m plus haut. Alpinistes aguerris, tous les trois savent qu'il leur est impossible de le rejoindre. « Il fallait faire un choix : soit aider Elisabeth à survivre, soit continuer à avancer avec très peu d'espoir de retrouver Tomek », résume Denis Urubko. « Nous savions que même si nous arrivions à Tomek, nous ne serions pas en mesure de l'aider. C'était un moment très difficile », souffle l'autre secouriste.

Comme en 2009 dans le massif de l'Annapurna, la Française perd son compagnon de cordée dans la descente. Le drame annoncé fait également écho chez Adam Bielecki, qui a déploré la mort de deux compatriotes lors d'une expédition en 2013.

Elisabeth Revol et Adam Bielecki dans la descente dimanche



Ereinté, le trio prend quatre heures de repos avant d'entamer la descente du mur Kinshofer, paroi rocheuse réputée pour sa difficulté, dimanche matin. « Les doigts d'Elisabeth étaient en trop mauvais état pour cette descente en rappel, souligne Denis Urubko. Notre aide a été déterminante. »

Le temps presse, car une tempête est annoncée sur le Nanga Parbat en fin de matinée. En cinq heures et demie, les trois alpinistes arrivent à boucler la descente et rejoindre les deux autres Polonais au camp de base. Un hélicoptère les attend pour les emmener vers Skardu. Loin des griffes de la montagne tueuse.

Urubko et Bielecki heureux dans l'hélicoptère



Depuis ces heures aux allures d'éternité, Elisabeth Revol a rejoint Islamabad, où elle tente de sauver son pied gauche, atteint par des graves gelures, de l'amputation. Bloqués au Pakistan par les mauvaises conditions météorologiques, Adam Bielecki et son équipe profitent de quelques jours de repos. Une fois la tempête passée, ils remonteront sur le K2. L'un des deux seuls sommets, avec l'Annapurna, à être plus dangereux que le Nanga Parbat.

d) La vitesse et le sport

Dans la performance sportive, la vitesse est une qualité majeure. À un premier niveau elle constitue le critère de performance dans tous les sports chronométrés. Mais au-delà, dans les sports où le chronomètre n'est pas le critère absolu de la performance, la vitesse représente, d'un point de vue mécanique, un des paramètres majeurs de l'efficacité du geste sportif.

■ **Marco Bertorello / AFP, le 21 juillet 2019.**

Julian Alaphilippe, détenteur du maillot jaune, lors de la quinzième étape du Tour de France 2019 entre Limoux et Foix –

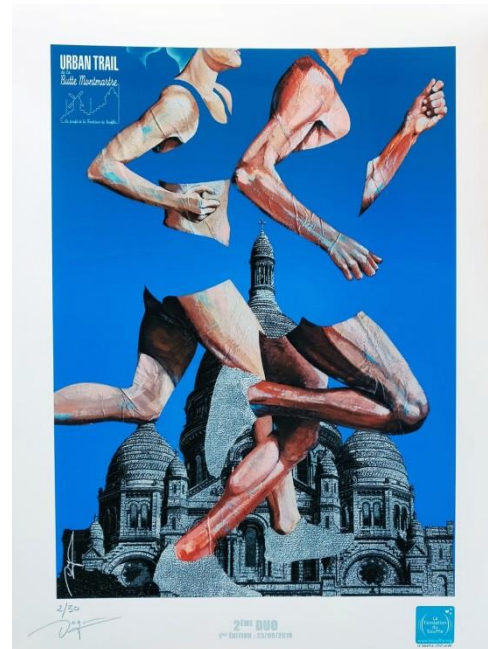


■ **Vincent Dogna**

C'est un marathonien, un coureur de fond passionné et un artiste. Chacune de ses peintures relate une émotion, un acte de coureur, un objet symbole du monde de la course à pied.

En baladant son regard artistique sur le marathon, Vincent Dogna, graphiste de profession réussit une alchimie troublante. Ses œuvres sont autant d'émotions qu'un marathonien a forcément déjà vécues en suivant la ligne bleue. Voilà 19 ans que Vincent parcourt l'asphalte. Il pratique la course à pied depuis 1992, plus d'une centaine de courses à son compte dont 24 marathons. Un record personnel à Prague en 2004 en 3h16. c'est en fait sa passion dévorante pour cette épreuve mythique qui l'a fait renouer avec ses premières amours pour la peinture, qu'il avait mis de côté pendant plus de 25 ans.

Du 2 juin au 25 juillet 2011, la ligne bleue des marathoniens sera durant presque deux mois portée aux yeux de milliers de visiteurs dans la salle des expositions du stade de France. L'approche picturale de Vincent Dogna révèle les différentes étapes vécues par les coureurs, de la prise de dossard jusqu'à l'arrivée, avec comme fil conducteur la ligne bleue. Vincent Dogna a une approche plutôt figurative de la peinture, avec son ressenti de peintre-coureur. Il travaille en général à la peinture acrylique mais certaines de ses compositions sont réalisées en techniques mixtes : collage / mine de plomb / acrylique. L'idée est pour lui de capter les instants symboliques plutôt que de saisir la vitesse et le mouvement. Entre peinture et illustration, ses tableaux immortalisent d'innombrables moments de course. L'essentiel pour lui est de faire rejaillir des souvenirs aux coureurs et toucher les non-coureurs...c'est dans la ligne bleue qu'il puise son inspiration.



Questions:

Comment l'artiste traduit-il la vitesse ?

Quelles sensations tente-t-il de faire partager dans ces toiles ?

■ Slate.fr, « S'ils ne sont plus dopés, pourquoi les coureurs du Tour de France roulent-ils toujours aussi vite? », Camille Belsoeur, 2019

Les moyennes horaires des derniers Tours de France étaient plus rapides que celles des éditions marquées par un dopage de masse à la fin des années 1990.

C'est une équation difficile à résoudre. Les résultats des contrôles et les dires des spécialistes semblent confirmer que le dopage a diminué dans le peloton du Tour de France, mais les coureurs roulent toujours aussi vite.

Ces dernières années, les radars enregistrent des vitesses moyennes horaires très élevées. En 2017, le gagnant Chris Froome avait parcouru les 3.540 kilomètres de la Grande Boucle à une moyenne de 40,996 km/h –un record absolu en dehors de la période Armstrong, qui a été officiellement effacée des tablettes du Tour.

En 2018, Geraint Thomas, coéquipier de Froome au sein de l'équipe Ineos (ex-Sky), avait quant à lui bouclé les 3.351 kilomètres à une vitesse de 40,234 km/h.

Ces allures sont plus rapides que celles enregistrées à la fin des années 1990, à la grande époque du dopage de masse et de l'EPO, un produit dopant connu pour booster les performances des athlètes en augmentant leur nombre de globules rouges, responsables du transport de l'oxygène dans le sang.

Marco Pantani, vainqueur en 1998 en pleine affaire Festina et plusieurs fois contrôlé positif à des produits dopants, avait terminé le Tour de France du scandale à une moyenne de 39,983 km/h.

Vous voyez où est le problème? Si l'on part du postulat que les derniers vainqueurs du Tour sont propres, comment font-ils pour rouler plus vite que leurs dopés de prédécesseurs?

Entraînement scientifique

Frédéric Grappe est directeur de la performance chez Groupama-FDJ, la meilleure équipe française du moment, dont le leader Thibaut Pinot est actuellement à la bataille pour terminer sur le podium du Tour de France 2019. Pour élucider l'apparent paradoxe, il met en avant les progrès en matière d'entraînement des cyclistes.

«Historiquement, jusqu'en 1998 et l'affaire Festina, il ne se passait rien sur le plan de l'entraînement dans le cyclisme, relève celui qui est également chercheur en sciences du sport à l'université de Besançon. Mais à partir de cette date, beaucoup d'équipes se sont mises à travailler de manière plus scientifique. Le cyclisme est devenu un sport où l'on

arrive à mesurer énormément de paramètres avec des données en temps réel, ce que de nombreux autres sports ne peuvent pas faire pour des questions pratiques. L'entraînement des coureurs a pu être individualisé et optimisé.»

En plus de l'entraînement, d'autres facteurs ont participé à la progression des cyclistes. Le matériel a connu de nombreuses évolutions, avec des vélos toujours plus aérodynamiques et ergonomiques. On se souvient du débat autour du pédalier oblique utilisé par l'équipe Sky de Chris Froome lors du Tour 2015 et du gain de performance éventuel qui en découlait.

«Il y aura toujours à gratter dans le matériel, dans la physiologie. On tend vers des limites de performance, même si l'on arrive encore à grignoter grâce à des outils qui permettent d'enregistrer de nouvelles données», poursuit Frédéric Grappe.

Les résultats de l'équipe Groupama-FDJ lors de la très spécifique épreuve du contre-la-montre par équipe montre qu'avec beaucoup de recherche scientifique et de travail sur le long terme, les efforts payent. Cette année, lors de la deuxième étape dans les rues de Bruxelles, les coureurs français ont arraché la huitième place, à une trentaine de secondes des meilleures équipes dans cette discipline –une progression notable.

«C'est un travail de dix ans pour en arriver là. Nos coureurs ont leur propre vélo de contre-la-montre chez eux, pour l'utiliser plusieurs fois dans la semaine. On a aussi réalisé des études sur la position à tenir sur le vélo pour chaque coureur», glisse le directeur de la performance de l'équipe.

Détection des records suspects

Certains records ne peuvent cependant pas être battus sans que des soupçons de dopage ne viennent s'immiscer dans les esprits.

Si la vitesse moyenne horaire de l'ensemble d'un Tour de France dépend de nombreux critères, comme les conditions atmosphériques, le vent, le profil du parcours (plus ou moins de montagne) ou l'état du revêtement des routes, il existe des sections chronométrées qui fournissent des renseignements précis sur le niveau réel des coureurs: les cols.

En 2013, Chris Froome avait battu le record de l'ascension du mont Ventoux sur une étape en ligne (hors contre-la-montre), avec un temps de 57 minutes et 30 secondes pour gravir à la force de ses mollets les 22 kilomètres à 7,5% de pente moyenne, effaçant de l'ardoise les références de nombreux grimpeurs boostés à des produits dopants.

La performance avait jeté le doute sur la probité du champion britannique. En direct sur France Télévisions, le consultant et ancien cycliste professionnel Cédric Vasseur avait commenté: *«Regardez cette attaque de Froome assis sur la selle, c'est incroyable d'attaquer dans le Ventoux comme ça. C'est surréaliste!»*

Ancien entraîneur de l'équipe Festina, Antoine Vayer est désormais spécialiste de la mesure des watts produits par les cyclistes lors de leurs efforts en montée.

Devenu l'un des plus fervents pourfendeurs du dopage dans le cyclisme, il relève chaque année les temps d'ascension des meilleurs coureurs dans les cols du Tour de France, pour déterminer si ces performances sont humainement crédibles.

Sa méthode de calcul, créée en 2000 avec Frédéric Portoleau, ingénieur en mécanique des fluides, a fait ses preuves. *«Le jour où le temps de Marco Pantani pour l'ascension de l'Alpe d'Huez sera battu, ce sera le signe d'une pratique dopante»,* prévient Antoine Vayer.

L'ancien membre du staff de Festina note que contrairement au début des années 2010, plus aucun coureur ne dépasse aujourd'hui *«le stade que l'on nomme mutant, c'est-à-dire une performance physiologique impossible».*

«Il y a toujours des coureurs qui se dopent, car ce n'est pas noir ou blanc, mais cela est moins caricatural que dans le passé, c'est vrai, ajoute-t-il. Il y a cependant quelques équipes qui sont nettement supérieures aux autres, et cela est intrigant. On enregistre aussi toujours des performances suspectes de la part de coureurs dans certains cols.»

Calendrier personnalisé

Dans un cyclisme moderne davantage centré sur la maximisation des performances que par le passé, il est également important de souligner que les coureurs sont spécialement préparés pour telle ou telle épreuve.

Un cycliste professionnel très fort en montagne axera toute sa préparation pour arriver à son pic de forme sur le Tour de France, alors qu'un autre plus performant sur le plat et les petites bosses construira son entraînement de sorte à être au top lors des classiques du printemps.

«On est passé dans une ère de la spécialisation. Dans le passé, Bernard Hinault ou Eddy Merckx s'alignaient sur des courses tout au long de l'année, qu'ils essayaient toujours de gagner. Ils totalisaient 130 jours de course par an, contre 70-75 pour les gars qui tentent actuellement de remporter le Tour de France. Ce nombre réduit de jours de course permet d'avoir des organismes plus frais et d'être à son meilleur niveau sur une période bien définie», analyse Frédéric Grappe.

«Cela n'a donc rien d'impossible de voir des coureurs propres réaliser aujourd'hui de meilleures performances que des coureurs contrôlés positifs à des produits dopants il y a quelques années, conclut-il. Il faut dire que certaines performances de l'époque reposaient en grande partie sur le dopage, mais qu'il n'y avait pas tout le travail que l'on réalise depuis quelques années avec les coureurs sur le matériel, l'entraînement individualisé, la nutrition, la récupération, les stages à haute altitude...»

Plusieurs étapes de la première moitié du Tour de France 2019 ont été parcourues à très grande vitesse, comme l'étape de moyenne montagne entre Saint-Dié-des-Vosges et Colmar le 10 juillet, que le peloton a bouclé à la vitesse moyenne de 43,413 km/h. Le record de la moyenne horaire de la Grande Boucle pourrait bien être une nouvelle fois battu.

■ **Télérama, « Tour de France : les ficelles du peloton »,** Propos recueillis par Laurent Rigoulet, 2013.

La communauté des coureurs forme un véritable microcosme, aux usages bien établis. Chacun y accomplit un travail précis. Explications de Cyrille Guimard, qui en connaît un rayon.

Pour Cyrille Guimard, « *Le peloton n'est rien d'autre qu'une société en miniature. Avec ses règles, sa morale, sa hiérarchie ...* » Coureur de 1968 à 1975, maillot jaune d'un Tour 1972 où il fut à deux doigts de mettre Eddy Merckx à genoux, il est devenu ensuite l'un des plus fins techniciens et tacticiens du cyclisme, directeur sportif, entre autres, de Bernard Hinault, Laurent Pignon, Greg LeMond, Marc Madiot... Il détaille les règles et les manœuvres d'une microsociété qui va vivre trois semaines en vase clos, sur les routes de France.

Le travail

« L'équipe est bâtie en fonction de la condition physique de chacun dans les mois précédant la course. Lors du recrutement, on soigne la complémentarité des styles des coureurs et on affine au moment du Tour : si on a un leader capable de s'imposer au classement général, on bâtit une équipe – neuf coureurs – avec au moins trois bons grimpeurs qui l'aideront en montagne. Parmi ceux-ci, le "lieutenant" qui doit l'accompagner le plus loin possible et peut le supplanter en cas de défaillance. L'autre partie de l'équipe est constituée de coureurs solides, à l'aise sur le plat et sur les parcours moyennement accidentés. Leur travail sera de "protéger" le leader mais aussi de contrôler la course dans toutes les circonstances. Dans ce cas-là, on ne prend pas de sprinter. L'équipe Deutsche Telekom est la dernière à avoir fait travailler ses coureurs sur les deux fronts, pour Jan Ullrich qui visait le classement général et pour Erik Zabel qui disputait les sprints, mais c'était essentiellement parce qu'ils n'étaient pas sûrs des capacités d'Ullrich. »

Le capitaine de route

« C'est une figure importante du peloton qui tend à disparaître. Un coureur expérimenté – du type Gilbert Duclos-Lassalle – qui prend les décisions et donne les consignes à l'équipe. Il lui faut connaître et interpréter dans l'instant les différents mouvements de course, en attendant que le directeur sportif, dans sa voiture, ait la possibilité d'intervenir. Mais aujourd'hui, avec les oreillettes, les coureurs reçoivent les informations en direct par Radio Tour, ils savent immédiatement qui est échappé, ils sont renseignés en permanence sur les écarts. Le directeur sportif leur donne des consignes, il intervient en permanence sur le déroulement de la course. En règle générale, la moitié de l'équipe, quatre ou cinq coureurs, porte des oreillettes. A mon sens, l'oreillette asservit le coureur qui est complètement téléguidé. Dans 90 % des cas, les actions sont consécutives à une consigne donnée de la voiture. D'autant que maintenant le directeur sportif voit aussi la course comme nous, sur une télé. Ça retire un peu de personnalité à ce sport. »

L'équipier

« Le terme "porteur d'eau" n'est plus utilisé aujourd'hui, à part dans les médias. On parle d'équipier. Point. Le porteur d'eau, c'était à l'époque où les ravitaillements étaient interdits en dehors des zones prévues à cet effet et où les coureurs s'arrêtaient dans les cafés ou auprès des fontaines de village pour remplir les bidons de l'équipe. Maintenant, il y a toujours un coureur qui se laisse décrocher pour descendre chercher les bidons auprès des voitures de l'équipe, mais c'est moins un rituel. Le rôle de l'équipier, encore une fois, c'est de protéger son leader. »

Protection rapprochée

« Le protéger de quoi ? C'est difficile à faire comprendre aux gens qui ne pratiquent pas ce sport, mais le vélo, c'est de la voile. 90 % de l'effort est dans la résistance à l'air. Lorsque vous avez un vent de face et que vous roulez en deuxième ou troisième position, que vous profitez de l'aspiration, vous faites 30 ou 40 % d'efforts en moins. C'est pour ça que les coureurs se relayent dans une échappée. Et comme le vent est rarement de face parce qu'on tourne à droite, à gauche, qu'on change de direction, qu'on fait parfois demi-tour, l'abri change toujours. Dans le peloton, les équipiers doivent sans cesse se repositionner pour offrir le meilleur sillage à leur leader. »

Tension de groupe

« Forcément, ça "frotte" énormément, parce que l'abri ne se trouve pas partout dans le peloton. L'idéal, c'est d'être au milieu. Même si le peloton roule à 60 km à l'heure, on ne pédale quasiment pas. Le coureur de tête produit un effort qui fait battre son cœur à 180 pulsations à la minute alors qu'à l'abri, on doit être à 120 pulsations, quasiment au repos. Le problème, c'est que cette place tout le monde la veut. À la télévision, on peut avoir l'impression que le peloton glisse, que c'est une progression régulière, mais à l'intérieur ça bouge tout le temps. La tension est permanente. Le moindre concurrent qui fait un écart et touche une roue, c'est dix coureurs par terre. Quand on dit "frotter", il ne s'agit pas d'une image : les coureurs se touchent vraiment, épaule contre épaule, s'écartent de la main et, quand ça va vite, c'est chacun pour soi et Dieu pour tous. Ceux qui savent "frotter" n'ont pas peur et ne freinent jamais. Alors que si vous avez peur, comme les grimpeurs colombiens quand ils sont arrivés sur le Tour, un coup de frein, un coup de pédale en

moins et vous vous retrouvez à l'arrière. La fatigue nerveuse est considérable. On y perd de l'énergie, c'est aussi ça le rôle des équipiers, amener les leaders au pied des cols sans qu'ils aient dépensé leur énergie. »

Bagarre

« Comme dans toutes les sociétés, il y a les bons et les méchants, les extravertis et les timides, les voyous ... Quand ça "frotte", ça dégénère parfois. On "ferme la porte" : on remonte devant un coureur pour le "tasser" de manière brutale. On tire un peu le maillot, parfois il y a une bagarre, mais ça ne va pas plus loin. On ne met pas un type par terre. Celui qui fait un truc comme ça, est vite mis à l'index par le peloton qui le lui fera payer après. Mais c'est quand même moins violent que dans le football, où les joueurs sont enfermés dans leur triangle. Il y a plus de respect et de solidarité, beaucoup moins d'agressivité. »

Stratégie

« Elle se décide chaque jour en fonction du terrain, de la topographie du parcours, de la spécificité des coureurs et des conditions climatiques. Le matin, on se parle, le directeur sportif essaie d'évaluer le degré de forme, de récupération des uns et des autres et donne des consignes de base. Mais ça n'a rien à voir avec l'affrontement au football ou au basket : il y a au départ vingt-deux équipes engagées et chacune va tenter quelque chose. C'est donc pendant la course qu'il faut réagir et trouver la bonne tactique. Le cyclisme est un sport de stratégie : avec Bernard Hinault, nous avons gagné un Tour d'Italie sur deux kilomètres huit cents. Depuis plusieurs jours, on cherchait le terrain qui lui permettrait de distancer ses adversaires. On a fini par le trouver, sur une portion plate : j'avais les cartes d'état-major sur les genoux et, à la sortie d'un village à l'abri, on nous a signalé une portion de route de deux kilomètres avec un fort vent de trois quarts arrière. Après, il y avait une côte. »

Ticket de sortie

« Habituellement, le peloton laissait partir le régional de l'étape pour qu'il aille saluer son public, embrasser sa famille, et la course perdait ses droits pendant un moment. C'est une tradition qui se perd. Ça va trop vite. Il est de plus en plus difficile de faire respecter certaines règles, par exemple la coutume de forcer moins après une difficile étape de montagne. Il n'y a peut-être plus de "patron" comme on dit, mais surtout le peloton écoute les consignes dans les oreillettes et tout le monde veut se montrer pendant le direct à la télévision, qui commence de plus en plus tôt. Pour les sponsors, le temps d'antenne, c'est déjà un retour sur investissement. Et les intérêts sont trop grands pour s'entendre : à chaque fois qu'ils décrochent une place d'honneur, les coureurs marquent des points au classement mondial UCI (Union cycliste internationale), qui leur donnent la possibilité de se vendre mieux et permettent à leur équipe de se qualifier pour les courses. C'est un système qui nuit à la philosophie de ce sport. »

e) La vitesse et la guerre

Agir vite avant que l'autre n'ait le temps de réagir est une qualité qui s'avère efficace pour gouverner et en tant de guerre (blitzkrieg, « veni, vidi, vici »...). La vitesse est une qualité du stratège qui fait naître l'admiration.

■ Montesquieu, *De l'esprit des lois*, 1748, Partie deux. Livre IX. Chapitre VI, "De la force défensive des États, en général".

Pour qu'un État soit dans sa force, il faut que sa grandeur soit telle, qu'il y ait un rapport de la vitesse avec laquelle on peut exécuter contre lui quelque entreprise, et la promptitude qu'il peut employer pour la rendre vaine. Comme celui qui attaque peut d'abord paraître partout, il faut que celui qui défend puisse se montrer partout aussi ; et, par conséquent, que l'étendue de l'État soit médiocre, afin qu'elle soit proportionnée au degré de vitesse que la nature a donné aux hommes pour se transporter d'un lieu à un autre.

■ *Encyclopédie Multimédia de la Shoah*, La BLITZKRIEG (LA GUERRE ÉCLAIR)

Pendant la première phase de la Seconde Guerre mondiale en Europe, l'Allemagne chercha à éviter une guerre longue. Sa stratégie consistait à vaincre ses adversaires en une série de campagnes de courte durée. L'Allemagne prit ainsi rapidement le contrôle de presque toute l'Europe et fut victorieuse pendant plus de deux ans en s'appuyant sur une nouvelle tactique militaire baptisée "Blitzkrieg" (guerre éclair). Cette tactique consistait en une concentration d'armements offensifs (chars, avions et artillerie) sur un front réduit. Ces forces pratiquaient une brèche dans les défenses opposées, permettant ainsi aux divisions blindées de pénétrer rapidement et de manœuvrer librement derrière les lignes ennemies. La puissance aérienne allemande empêchait l'ennemi de se réapprovisionner ou de redéployer ses forces efficacement, et donc d'envoyer des renforts pour colmater les brèches pratiquées dans le front. Les forces allemandes pouvaient au contraire encercler les troupes ennemies et les contraindre à se rendre.

L'Allemagne utilisa avec succès la technique de la Blitzkrieg contre la Pologne (attaquée le 1er septembre 1939), le Danemark (le 9 avril 1940), la Norvège (avril 1940), la Belgique (le 10 mai 1940), les Pays-Bas (mai 1940), le Luxembourg (mai 1940), la France (mai 1940), la Yougoslavie (avril 1941) et la Grèce (avril 1941). L'Allemagne ne parvint cependant pas à vaincre la Grande-Bretagne, qui était protégée contre l'offensive terrestre par la Manche et par la Royal Navy.

En dépit d'une guerre encore en cours contre l'Angleterre, les forces allemandes envahirent l'Union soviétique le 22 juin 1941. Tout d'abord, la Blitzkrieg allemande sembla être un succès. [...]

Question

En quoi ces deux documents illustrent-ils les propos de J. César au sortir de la guerre contre Pharnace : « Veni, vidi, vici » ?

2 – La fascination pour la vitesse

Pourquoi la vitesse fascine-t-elle ? Si l'on se réfère aux bandes dessinées, aux séries télévisées elle donne aux héros un pouvoir « surhumain » qu'ils mettent bien souvent au service de l'humanité. Néanmoins, la vitesse n'est pas seulement l'apanage des personnages de fiction. Elle permet, aussi, à l'individu de dépasser ses limites, de rechercher l'exploit.

De surcroît, elle constitue un véritable atout dans le travail, la vie quotidienne et en même temps, elle est le signe de la jeunesse, de la vitalité. Aussi semble-t-elle perçue de manière positive.

a) la vitesse : un « super-pouvoir »

La vitesse fascine, elle est même un « super-pouvoir » comme l'illustrent certains héros de bandes dessinées dont le succès ne se dément pas (Guy l'éclair, Spiderman, Flash, ...). Le Dieu Hermès, dans l'Antiquité constituait déjà une représentation allégorique de la vitesse.

■ Flash (comics), wikipédia

Flash est le nom de plusieurs personnages de fiction appartenant à l'univers de DC Comics. Les différents Flash sont tous dotés de la capacité de se déplacer à très grande vitesse (ils sont appelés des Speedsters). Le costume du super-héros Flash est souvent de couleur rouge et jaune qui rappelle l'éclair avec au centre un éclair sur un fond blanc pour désigner sa vitesse. Mais le tout premier avait également un casque d'acier, inspiré du dieu grec Hermès (ou Mercure chez les Romains), doté lui aussi, d'une vitesse hors du commun. Il a été créé par Gardner Fox et Harry Lampert.

Il a existé plusieurs Flash. Leur point commun est leur rapidité : chacun à leur tour, ils sont devenus les hommes les plus rapides du monde (voire de l'univers dans certaines versions).

Jay Garrick



Le plus ancien d'entre eux est Jay Garrick. Il apparaît pour la première fois dans Flash Comics #1 en janvier 1940.

Avant Crisis on Infinite Earths et la fusion des terres parallèles, il était le Flash de Terre II. Dans la continuité actuelle, il est le prédécesseur de Barry Allen.

Membre de longue date de la JSA, Jay Garrick est toujours vivant, habite à Keystone et reprend du service à l'occasion. Il a pris Bart Allen, anciennement Impulse et désormais deuxième Kid Flash, sous son aile. Son costume est bien différent de celui de Barry Allen, le plus connu. Jay Garrick porte un chandail rouge avec un éclair jaune sur la poitrine.

Il porte aussi un casque en métal évoquant le dieu Hermès, semblable aux casques de l'armée en 1914 ou à ceux des mineurs. Ce casque était celui de son père, mort durant la Première Guerre mondiale. Avec l'âge, Jay Garrick a vu sa vitesse nettement diminuer et, depuis la disparition de la force vélocité dans Infinite Crisis, sa limite est la vitesse du son. En effet, le plus ancien homme le plus rapide du monde possède un métagène qui est l'origine de son extraordinaire rapidité

Bartholemew « Barry » Henry Allen



Après la seconde guerre mondiale, DC Comics entreprend la modernisation de ses héros en créant l'âge d'argent. Apparu la première fois dans Showcase no 4 (1956) Barry Allen travaille dans la police scientifique de Central City et est frappé par la foudre alors qu'il manipule des produits chimiques, le créateur s'inspira de Jay Garrick, dont les aventures faisaient l'objet d'un comics sur Terre I pour devenir le héros Flash, qui devint membre de la Ligue de justice d'Amérique.

Les deux premiers Flash se sont d'ailleurs rencontrés lors d'une aventure intitulée "Flash of Two Worlds". C'était la première fois qu'un super-héros de l'âge d'argent faisait la connaissance de son homologue de l'âge d'or.

Il disparaît lors de Crisis on Infinite Earths en détruisant le canon à anti-matière de l'Anti-Monitor.

Barry Allen est le premier Flash à avoir fait vibrer ses molécules, ce qui lui permettait de traverser la matière solide.

Depuis il est revenu dans la mini-série Flash rebirth en 2009, scénarisé par Geoff Johns et dessinée par Ethan Van Sciver. Il est redevenu le principal Flash (et l'on apprend qu'il est à l'origine de la Force Véloce, qui est à l'origine des pouvoirs de vitesse de tous les Flashes). Depuis le relancement de tout l'univers DC New 52 en septembre 2011, il est le seul Flash.

Wally West



Après la disparition de Barry Allen (Flash II) lors de Crisis on Infinite Earths et la réunion des terres parallèles, c'est désormais Wally West, anciennement Kid Flash qui porte le costume de l'homme le plus rapide du monde.

Il est apparu pour la première fois dans Flash no 110 (1959). Il était le neveu de Barry Allen et fut victime du même accident que ce dernier. Il devint alors Kid Flash et vécut de nombreuses aventures avec les Jeunes Titans avant de prendre la succession de Barry.

Wally opérait à Keystone City et est marié à la journaliste Linda Park avec laquelle il a eu des jumeaux, prénommés respectivement Jay et Iris, en hommage à son oncle et à sa tante, plus proches de lui que ses parents.

Comme Barry, il était membre de la Ligue de justice d'Amérique qui réunit les plus grands super-héros de DC. Il apparaît à ce titre dans le dessin animé qui leur est consacré.

Lors d'Infinite Crisis, le troisième Flash est parti dans une autre dimension en poussant sa vitesse à son paroxysme et sa femme et ses enfants l'y ont accompagné.

On sait qu'il est toujours vivant et qu'apparemment le temps s'écoule plus vite dans sa nouvelle réalité, car ses nouveau-nés sont devenus des enfants en quelques semaines.

Il fut lui aussi capable de faire vibrer ses molécules, ce qui lui permettait de traverser la matière.

Bartholemew « Bart » Allen



Bart Allen est le petit-fils de Barry Allen et de sa femme Iris. Bart souffrait d'un problème de vieillissement accéléré et pour stopper ceci, il fut élevé dans une machine créant un univers virtuel. Iris le retira de cette machine afin de demander l'aide de Wally West. Grâce à ce dernier, le vieillissement de Bart s'arrêta et il devint Impulse.

Il rejoint les rangs des Teen Titans et est blessé à la rotule. C'est à la suite de cet incident qu'il prit le nom de Kid Flash. Pendant les événements d'Infinite Crisis, la Speed Force disparut, emportant avec elle tous les bolides, à l'exception de Jay Garrick. Bart revint, dépossédé de ses pouvoirs.

Cependant, la Speed Force n'avait pas réellement disparu, le corps de Bart l'ayant absorbé. Le costume de Bart est « cloné » à partir de celui de Barry Allen. Récemment, Bart s'est vu contraint d'affronter à nouveau les Lascars (nom français des Rogues) dans un combat où il perdit finalement la vie. Cet événement marqua son retour.

Par leur maîtrise **de la Force véloce (Speed force), tous les Flash possèdent une vitesse de réaction et de déplacement prodigieuse, celles-ci pouvant atteindre et même dépasser dans des proportions démesurables la vitesse de la lumière lors de certains instants et pour certains d'entre eux.** Grâce à celle-ci ils peuvent réaliser des exploits comme esquiver les balles, créer de mini-tornades en tournant les bras ou en se mouvant en rond extrêmement vite, courir à la verticale ou sur l'eau sans subir les effets de la gravité, donner des rafales de coups comme une mitrailleuse humaine. Toutes les versions s'accordent pour dire que leur vitesse dépasse largement celle, pourtant déjà prodigieuse, de Superman.

Ils sont également entourés par une aura invisible de la Force Véloce, source de leurs pouvoirs, qui les protège des frottements et de la pression issus des vitesses extrêmes, par exemple lorsque le mur du son est franchi, et peuvent vibrer à travers les solides et ainsi les traverser.

Les quatre bolides ont chacun des pouvoirs particuliers :

Jay Garrick et Bart Allen peuvent mémoriser tout ce qu'ils lisent en super-vitesse, ce qui leur permet d'accumuler une quantité impressionnante de connaissances. Bart Allen pouvait également, après avoir été frappé par

un rayon de super-vitesse, envoyer des doubles énergétiques de lui-même dans le flux du temps, mais après la mort de l'un d'entre eux, on ignore s'il a toujours cette capacité.

Barry Allen pouvait voyager dans le temps grâce à un palier cosmique de son invention et accéder à d'autres dimensions en faisant vibrer ses molécules à une fréquence particulière. (Sa vitesse serait évaluée à 9 400 000 fois plus rapide que la lumière)

Wally West, après être allé de l'autre côté de la force véloce sans être absorbé, a acquis de nouveaux pouvoirs : il peut accélérer la cicatrisation de ses blessures et les réactions chimiques, communiquer sa vitesse à d'autres personnes ou à des objets mobiles en les touchant ou au contraire voler la leur. De cette manière Wally a pu stopper net des balles, qui tombaient alors par terre, inertes. Il est également capable de créer des objets de pure force véloce, comme son costume.

L'étendue de la vitesse des Flash a sensiblement varié. De fait, il semble qu'au fil des générations, ils deviennent de plus **en plus rapides et, plus généralement, de plus en plus puissants**. Ainsi, lors de la première rencontre entre Jay Garrick et Barry Allen, il fut montré clairement que le deuxième courait plus vite que le premier. Barry Allen est le seul Flash à avoir atteint deux fois la vitesse de la lumière (lors par exemple d'une de ses courses contre Superman), un record jamais égalé. On apprend lors de son retour qu'il est en fait à l'origine de la Force Véloce.

Le dieu Hermès



Questions

Quelles sont les caractéristiques du héros Flash ?

Pourquoi a-t-il des points communs avec le Dieu Hermès ?

Pourquoi ce héros fait-il rêver ?

b) la vitesse et le goût de l'exploit, du dépassement de soi

Le héros véloce n'a parfois rien de fictif, il est le sportif qui se dépasse, qui bat des records. Ainsi, la vitesse est associée à l'exploit physique et technique. La devise officielle des jeux olympiques, « Citius, altius, fortius », illustre cette idée en y associant d'autres qualités.

■ Roger Vailland, 325000 Francs, 1955

Busard se mit à courir, en poussant son vélo. Il trébucha plusieurs fois. Le vélo tomba, il le reprit en main. Il parcourut ainsi les trente derniers mètres du raidillon. Il laissa une traînée de sang derrière lui.

Au sommet, il se remit en selle. Nous nous trouvions exactement à sa hauteur. Depuis Le Clusot, Marie-Jeanne était restée à la portière.

Busard tourna la tête vers Marie-Jeanne.

« C'est pour vous », cria-t-il.

Il se lança dans la descente vers la ville neuve. Le stade n'était plus qu'à deux kilomètres.

La descente à travers la vieille ville se fait par des rues étroites, sinueuses, à pente rapide. Je perdis de vue Busard. Je fus dépassé par Lenoir, le Lyonnais et le Bressan. Je ne les retrouvai que sur la Promenade, à huit cents mètres du stade. Busard gardait cent cinquante mètres d'avance. Lenoir menait la poursuite.

Busard tomba en prenant le tournant à angle droit du chemin qui mène au stade. La tête porta sur la chaussée.

Il se releva aussitôt. Le front était ouvert et le sang coulait sur les yeux.

Il se remit en selle. Des jeunes gens s'étaient précipités et le lancèrent.

Les poursuivants n'étaient plus qu'à quelques mètres.

Busard pénétra le premier sur la piste, avec vingt mètres d'avance.

La foule criait :

« Lenoir !... Lenoir ! », parce que c'est lui qui d'ordinaire fait triompher les couleurs de Bionnas.

Au sprint, le Bressan passa tout le monde et franchit le premier la ligne d'arrivée. Lenoir et le Lyonnais suivirent à deux roues. Busard arriva quatrième, à dix mètres.

Juliette Doucet, qui se trouvait près de la ligne d'arrivée remit au Bressan le bouquet du vainqueur.

Le Bressan fit le tour de la piste, sous les applaudissements.

« Hourra! pour le Bressan », criait Juliette Doucet.

Je conduisis Busard à la clinique, où l'on fit des points de suture à ses blessures qui n'avaient pas de gravité.

Questions : En quoi ce texte illustre-t-il l'esprit de compétition ? Comment transparait l'aspect héroïque du cycliste ?

■ Jean Echenoz, *Courir (2008)*.

Courir est une biographie romancée consacrée à Emil Zatopek

Qui c'est, lui ? l'accueille-t-on sans aménité. Vous aussi, vous voulez courir ? Et vous sortez d'où ? On cherche son nom sur la liste, on ne le trouve pas. En l'inscrivant la veille, peut-être impressionné par les 14'25"8, le capitaine a oublié de reporter les corrections sur la liste destinée au starter. Mais quelques concurrents étrangers qui sont là ont déjà vu courir Émile, ils le reconnaissent, témoignent, on lui permet enfin de courir.

Bon, ça va, bougonne le starter, ça va mais alors vous vous mettez là, derrière, au deuxième rang, dans ce couloir. Émile, cette fois, commence à en avoir marre et se permet de protester. Comme il s'efforce de prouver qu'il a droit à une place à la corde, les autres coureurs, solidaires, le soutiennent. Eux connaissent le parcours d'Émile, ils savent qu'il est très bon, qu'il fait partie de ceux qu'on place au bord. D'accord, grogne le starter avant de lever son pistolet. Allez, on y va.

Comme Émile énervé par cet accueil choisit d'adopter dès le départ une très forte vitesse, il lui faut peu de temps pour se débarrasser de ses adversaires les plus puissants. Son allure est même telle qu'il a bientôt devancé d'un tour entier les derniers coureurs. Quatre-vingt mille spectateurs se lèvent alors en criant, d'un seul mouvement, car Émile leur donne un spectacle qu'ils n'avaient jamais vu : ayant déjà pris ce tour à tous ses adversaires, il entreprend maintenant de les dépasser à nouveau l'un après l'autre et, à mesure qu'eux accusent le coup et ralentissent, lui accélère encore de plus en plus. Bouche bée ou hurlante, éberlué par la performance autant que par cette manière de courir impossible, le public du stade n'en peut plus. Debout comme les autres, Larry Snider lui-même est effaré par ce style impur. Ce n'est pas normal, juge-t-il, ce n'est absolument pas normal. Ce type fait tout ce qu'il ne faut pas faire et il gagne.

Plus que deux tours, vocifère l'annonceur émerveillé sur le passage d'Émile et, pour mieux le lui faire comprendre, il tend deux doigts vers lui au risque de lui crever les yeux. Dans les tribunes on jubile, on trépigne, on frémit, on s'exalte, toutes les unités militaires scandent son nom en chœur. Dernier tour, s'époumone l'annonceur hors de lui, nettement plus essoufflé qu'Émile lui-même, et le starter éperdu tire de joie un coup de pistolet en l'air cependant qu'Émile développe son train de plus en plus, accroît sans cesse la cadence de sa course bien que tous ses concurrents soient à présent tellement loin derrière lui.

Quand il s'élançait enfin sur la dernière ligne droite, le public est au bord de s'évanouir, puis quand il franchit le ruban les tribunes se mettent à mugir, les applaudissements semblent ne jamais devoir s'achever. Personne, car tout le monde s'en fout, ne songe à noter qu'il vient accessoirement de pulvériser le record tchécoslovaque.

Et lui, Émile, pas fatigué pour un sou, se fendant d'un bon sourire, continue de trotter gentiment après l'arrivée, comme pour se remettre en forme après ce petit effort. Mais on ne le laisse pas faire longtemps, on se jette sur lui en l'accablant de questions, les uns l'habillent pour qu'il ait chaud, les autres le déshabillent pour mieux le voir, tous le photographient sur toutes ses faces, tous à la fois veulent lui dire qu'il vient de faire une chose invraisemblable. Son nom est alors peu connu hors des frontières de son pays, et les gens ont l'air de croire qu'il ne le connaît pas lui-même car on le lui répète sur tous les tons, comme pour l'en informer. Émile, on a compris comme il est simple et modeste, reste confus devant cette admiration qu'on lui témoigne de toutes parts. Il ne cesse d'assurer que non, que c'est très gentil à vous mais que vraiment non, qu'il n'est pas un coureur miraculeux, qu'il n'a été que cinquième aux championnats d'Europe.

Mais le plus heureux de l'affaire, celui qui ressent la plus grande allégresse, c'est le porteur de pancarte humilié. Le cœur de Joe, en cet instant, est dilaté d'orgueil. Dans un moment, Émile va devoir prendre part au défilé final, sa médaille épinglée sur son haut de survêtement. Avant de le rejoindre, il aperçoit de loin son soldat américain, sa pancarte à la main, qui l'attend avec impatience et qui, fou de fierté, se jette sur lui dès qu'il peut. Juste un, crie-t-il en l'étreignant et riant au bord des larmes, juste un, juste un. Il le touche, le serre, le tripote, le pétrit, il est tellement content qu'il pourrait le battre. En marchant tout à l'heure devant Émile, dans le défilé, Joe va rayonner de triomphe et de félicité, se sachant à présent envié, jalosé par tous les autres porteurs de pancartes du monde. Juste un, nom de Dieu.

Question : Comment se traduit l'admiration du public pour la performance du sportif ?

c) La vitesse : Maîtrise technique et rhétorique

Dans le quotidien, sera admiré celui qui associe vitesse et maîtrise de la technique (le musicien, l'as du volant, le chef en cuisine). Plus banalement on valorise toujours celui qui sait prendre l'autre de vitesse. « Avoir de la répartie », « avoir le sens de l'aphorisme » sont autant d'expressions qui associent la vitesse et l'art oratoire.

■ Vitesse et maîtrise de la technique

Dans le domaine musical, dextérité, célérité, performances et talent sont parfois associés.

■ Nicolai Rimski-Korsakov « Le vol du Bourdon », Interlude orchestral pour l'Opéra, *Le Conte du tsar Saltan*, 1899-1900



<https://youtu.be/5LGYGxtozgg>

<https://www.dailymotion.com/video/x111qdx>

Le rythme du morceau est extrêmement rapide et demande au musicien de la dextérité : il est impératif d'enchaîner les notes (doubles croches) très rapidement. Cette rapidité crée l'illusion du bourdonnement

■ Vitesse et art oratoire

■ Eminem , Rap God, 2013 https://youtu.be/XbGs_qK2PQA

Eminem est connu pour la vitesse de son « flow » (débit de paroles)

Durée de la chanson Rap God: 6 minutes 4 secondes, 1600 mots, 4,29 mots par seconde en moyenne (pointe de vitesse durant 15 secondes, 97 mots soit 6,46 mots à la seconde ...)

■ Raymond Devos, « Où courent-ils? », 1999

<https://youtu.be/g3u6hO7oUgk>

Excusez-moi, je suis un peu essoufflé ! Je viens de traverser une ville où tout le monde courait...Je ne peux pas vous dire laquelle... je l'ai traversée en courant. Lorsque j'y suis entré, je marchais normalement, mais quand j'ai vu que tout le monde courait... je me suis mis à courir comme tout le monde sans raison ! À un moment je courais au coude à coude avec un monsieur...

- Dites-moi... Pourquoi tous ces gens-là courent-ils comme des fous ?

- Parce qu'ils le sont !; Vous êtes dans une ville de fous ici... Vous n'êtes pas au courant ?

- Si, si, des bruits ont couru !

- Ils courent toujours !

- Qu'est-ce qui fait courir tous ces fous ?

- Tout! Tout! Il y en a qui courent au plus pressé. D'autres qui courent après les honneurs... Celui-ci court pour la gloire... Celui-là court à sa perte !

- Mais pourquoi courent-ils si vite ?

- Pour gagner du temps! Comme le temps, c'est de l'argent, plus ils courent vite, plus ils en gagnent!

- Mais où courent-ils?

- À la banque! Le temps de déposer l'argent qu'ils ont gagné sur un compte courant. Et ils repartent toujours courant, en gagnant d'autre !"

- Et le reste du temps ?

- Ils courent faire leurs courses au marché !

- Pourquoi font-ils leurs courses en courant ?

- Je vous l'ai dit, parce qu'ils sont fous !

- Ils pourraient tout aussi bien faire leur marché en marchant, tout en restant fous !

- On voit bien que vous ne les connaissez pas ! D'abord le fou n'aime pas la marche...
- Pourquoi ?
- Parce qu'il la rate !
- Pourtant, j'en vois un qui marche !?
- Oui, c'est un contestataire ! Il en avait assez de courir comme un fou, alors il a organisé une marche de protestation !
- Il n'a pas l'air d'être suivi ?
- Si, mais comme tous ceux qui le suivent courent, il est dépassé !
- Et vous, peut-on savoir ce que vous faites dans cette ville ?
- Oui ! Moi j'expédie les affaires courantes. Parce que même ici, les affaires ne marchent pas !
- Et où courez-vous là ?
- Je cours à la banque !
- Ah !... Pour y déposer votre argent ?
- Non ! Pour le retirer ! Moi je ne suis pas fou !
- Mais si vous n'êtes pas fou, pourquoi restez-vous dans une ville où tout le monde l'est ?
- Parce que j'y gagne un argent fou ! C'est moi le banquier !

■ L'art de la répartie en politique

■ Débat d'entre deux tours de l'élection présidentielle de 1988, opposant Jacques Chirac à François Mitterrand

<https://www.ina.fr/video/I04261065>

Débat d'entre deux tours de l'élection présidentielle de 1988, opposant Jacques Chirac à François Mitterrand

d) Vitesse et vitalité, lenteur et ennui

La vitesse est également caractéristique de la jeunesse. De nombreux films – de *La fureur de vivre* (1956) jusqu'à *Fast and furious 1* (2001)- illustrent cette idée et sont même considérés comme les films cultes d'une génération.

« La vitesse et l'intensité ont toujours été associées à des vies fulgurantes et exceptionnelles ». Certains choisissent de vivre vite et pleinement, de « vivre à 100 à l'heure », de « dépasser leurs limites ».

La vitesse semble ainsi perçue de manière positive et la lenteur paraît quant à elle dévalorisée et souvent synonyme vieillesse et d'ennui. De plus, le fait de n'avoir aucune tâche à accomplir entraîne le désarroi, la perte d'estime de soi et peut conduire à la dépression (bore out) à l'image de Madame Bovary dans le roman de Flaubert.

■ Affiche du film, *Fast and furious 1*, 2001

Analyse du film : Nicholas Ray, *La fureur de vivre*, 1956



Questions

- 1 Comment la vitesse est-elle suggérée?
- 2 A quoi est-elle associée ?
- 3 Comment expliquer le succès de ce film auprès des jeunes ?

■ M. Lucet, psychologue chargé de Recherches à l'O.N.S.E.R, *Quelques aspects psycho-sociologiques de la vitesse*, 1965

[...] Cette étude sur la vitesse avait posé comme hypothèse de départ que l'âge et le sexe sont deux facteurs de variations importants.

Cette hypothèse est vérifiée, car on a pu constater :

En ce qui concerne l'influence de l'âge.

- Les vitesses déclarées par les conducteurs diminuent lorsque l'âge augmente.
- Les jeunes sont plus sensibles que les gens âgés à la fierté de la « moyenne ».
- Avec l'augmentation de l'âge, le désir d'avoir une voiture plus rapide est moins fréquent.
- Les conducteurs âgés sont plus nombreux que les autres à avoir le sentiment que leurs comportements sont stables.
- Les conducteurs jeunes sont plus nombreux que les conducteurs âgés à se trouver dans une phase où on conduit de plus en plus vite.
- Lorsqu'on met les conducteurs en situation de critique des autres (par l'analyse de la notion de « fou du volant »), on constate que l'agressivité a tendance à diminuer avec l'âge.
- L'autocritique semble meilleure chez les jeunes.
- Enfin, lorsque l'âge augmente, les conducteurs envisagent plus difficilement d'être privés du compteur de vitesse.

En ce qui concerne la comparaison entre les hommes et les femmes.

- Les vitesses déclarées par les femmes sont inférieures à celles déclarées par les hommes.
- Il y a plus de femmes que d'hommes à se trouver dans une phase où on conduit de plus en plus vite.
- Les hommes ont, plus souvent que les femmes, essayé la vitesse maxima de leur voiture.
- En situation de critique des autres conducteurs, l'agressivité semble plus forte chez les femmes; par contre, les hommes acceptent plus facilement l'autocritique.
- Enfin, les femmes croient le compteur de vitesse exact plus souvent que les hommes et, chez elles, la confusion entre la vitesse maxima inscrite sur le compteur et la vitesse maxima du véhicule est plus fréquente.

D'une manière générale, le vieillissement a les mêmes conséquences chez les hommes et chez les femmes, mais il y a un décalage. D'une certaine façon, les femmes se comportent assez souvent comme des hommes d'un âge supérieur au leur, mais elles n'acceptent pas cette situation c'est pourquoi on observe chez elles des mécanismes de compensation.

Il est certain que le fait de conduire pour un homme et surtout pour une femme n'a plus la même signification de phénomène singulier que dans le passé. Cependant, l'effet de génération ne peut suffire à expliquer les différences observées. Car, dans les groupes des jeunes de moins de 25 ans, l'écart entre les hommes et les femmes, demeure souvent important.

L'ensemble de ces résultats nous suggère l'hypothèse suivante : elle poserait comme base que dans une société comme la nôtre, où les modèles masculins sont prépondérants, la différence entre le comportement automobile des hommes et celui des femmes serait dû à des pressions de groupe. Tout se passe comme si les femmes vivaient le même phénomène automobile que les hommes mais au ralenti ou à un niveau antérieur et inférieur. Elles considéreraient les hommes comme ayant un statut privilégié (noter, en particulier, que très souvent, au cours de cette étude, les aspects agressifs et compétitifs sont apparus).

Un processus identique expliquerait les variations dues à l'âge. Les jeunes se jugeraient en position d'infériorité; ils exprimeraient dans la vitesse une certaine avidité qui mettrait en valeur leurs capacités, pour compenser un statut qu'ils n'ont pas encore acquis. Pour ce qui est de la vitesse elle-même, et tout en rappelant que l'échantillon utilisé ici n'est pas représentatif de la population totale des conducteurs, il se dégage que la vitesse ne semble pas un problème majeur chez les conducteurs.

En particulier, les vitesses déclarées restent raisonnables; et les désirs de vitesses sont dans les limites de ce qu'on observe quand on analyse le niveau d'aspiration des individus dans quelque domaine que ce soit.

Dans ces conditions, on pourrait évidemment se demander pourquoi la vitesse continue à se vendre. Si on admet que certains constructeurs font des études de marché et tirent la conclusion qu'« augmenter les capacités de la vitesse de leurs voitures est un bon atout », il faut supposer que d'autres motivations que le désir d'aller plus vite sont à l'origine des comportements d'achat des conducteurs; ceux-ci peuvent, par exemple, désirer posséder le capital vitesse le plus important et le plus récent sans pour autant avoir l'intention de l'exploiter complètement ou fréquemment.

L'étude a montré que, d'une part, la puissance fiscale moyenne des véhicules augmente avec l'âge alors que la vitesse diminue d'autre part, un nombre important de conducteurs n'a jamais poussé sa voiture à la vitesse maxima. Le fait que les publicités fassent appel de plus en plus à la notion de « reprise » montre que le phénomène évolue.

http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/pj/15062/15062_12.pdf

Question : Quelles conclusions peut-on tirer de cette étude sur la vitesse ?

■ Flaubert, *Madame Bovary*, 1856

Au fond de son âme, cependant, elle attendait un événement. Comme les matelots en détresse, elle promenait sur la solitude de sa vie des yeux désespérés, cherchant au loin quelque voile blanche dans les brumes de l'horizon. Elle ne savait pas quel serait ce hasard, le vent qui le pousserait jusqu'à elle, vers quel rivage il la mènerait, s'il était chaloupe

ou vaisseau à trois ponts, chargé d'angoisses ou plein de félicités jusqu'aux sabords. Mais, chaque matin, à son réveil, elle l'espérait pour la journée, et elle écoutait tous les bruits, se levait en sursaut, s'étonnait qu'il ne vînt pas ; puis, au coucher du soleil, toujours plus triste, désirait être au lendemain.

Le printemps reparut. Elle eut des étouffements aux premières chaleurs, quand les poiriers fleurirent.

Dès le commencement de juillet, elle compta sur ses doigts combien de semaines lui restaient pour arriver au mois d'octobre, pensant que le marquis d'Andervilliers, peut-être, donnerait encore un bal à la Vaubyessard. Mais tout septembre s'écoula sans lettres ni visites.

Après l'ennui de cette déception, son cœur de nouveau resta vide, et alors la série des mêmes journées recommença.

Elles allaient donc maintenant se suivre ainsi à la file, toujours pareilles, innombrables, et n'apportant rien ! Les autres existences, si plates qu'elles fussent, avaient du moins la chance d'un événement. Une aventure amenait parfois des péripéties à l'infini, et le décor changeait. Mais, pour elle, rien n'arrivait, Dieu l'avait voulu ! L'avenir était un corridor tout noir, et qui avait au fond sa porte bien fermée.

Elle abandonna la musique. Pourquoi jouer ? qui l'entendrait ? Puisqu'elle ne pourrait jamais, en robe de velours à manches courtes, sur un piano d'Érard, dans un concert, battant de ses doigts légers les touches d'ivoire, sentir, comme une brise, circuler autour d'elle un murmure d'extase, ce n'était pas la peine de s'ennuyer à étudier. Elle laissa dans l'armoire ses cartons à dessin et la tapisserie. À quoi bon ? à quoi bon ? La couture l'irritait.

– J'ai tout lu, se disait-elle.

Et elle restait à faire rougir les pincettes, ou regardant la pluie tomber.

Comme elle était triste le dimanche, quand on sonnait les vêpres ! Elle écoutait, dans un hébètement attentif, tinter un à un les coups fêlés de la cloche. Quelque chat sur les toits, marchant lentement, bombait son dos aux rayons pâles du soleil. Le vent, sur la grande route, soufflait des traînées de poussière. Au loin, parfois, un chien hurlait : et la cloche, à temps égaux, continuait sa sonnerie monotone qui se perdait dans la campagne.

Question : Comment Flaubert souligne-t-il le mal-être grandissant de son personnage ?

■ Jacques Brel, *Les Vieux*, (1963)

Les vieux ne parlent plus ou alors seulement parfois du bout des yeux
Même riches ils sont pauvres, ils n'ont plus d'illusions et n'ont qu'un cœur pour deux
Chez eux ça sent le thym, le propre, la lavande et le verbe d'antan
Que l'on vive à Paris on vit tous en province quand on vit trop longtemps
Est-ce d'avoir trop ri que leur voix se lézarde quand ils parlent d'hier
Et d'avoir trop pleuré que des larmes encore leur perlent aux paupières
Et s'ils tremblent un peu est-ce de voir vieillir la pendule d'argent
Qui ronronne au salon, qui dit oui qui dit non, qui dit: « Je t'attends »

Les vieux ne rêvent plus, leurs livres s'endorment, leurs pianos sont fermés
Le petit chat est mort, le muscat du dimanche ne les fait plus chanter
Les vieux ne bougent plus leurs gestes ont trop de rides leur monde est trop petit
Du lit à la fenêtre, puis du lit au fauteuil et puis du lit au lit
Et s'ils sortent encore bras dessus bras dessous tout habillés de raide
C'est pour suivre au soleil l'enterrement d'un plus vieux, l'enterrement d'une plus laide
Et le temps d'un sanglot, oublier toute une heure la pendule d'argent
Qui ronronne au salon, qui dit oui qui dit non, et puis qui les attend

Les vieux ne meurent pas, ils s'endorment un jour et dorment trop longtemps
Ils se tiennent par la main, ils ont peur de se perdre et se perdent pourtant
Et l'autre reste là, le meilleur ou le pire, le doux ou le sévère
Cela n'importe pas, celui des deux qui reste se retrouve en enfer
Vous le verrez peut-être, vous la verrez parfois en pluie et en chagrin
Traverser le présent en s'excusant déjà de n'être pas plus loin
Et fuir devant vous une dernière fois la pendule d'argent
Qui ronronne au salon, qui dit oui qui dit non, qui leur dit: « Je t'attends »
Qui ronronne au salon, qui dit oui qui dit non et puis qui nous attend

<https://youtu.be/jDh9UeolOjA>

Question : Comment la chanson associe-t-elle lenteur, ennui, vieillesse ?



3 – Vitesse et sensations: La griserie de la vitesse

Si la vitesse fascine, c'est avant tout parce qu'elle fait naître des sensations fortes. Elle permet de vivre des moments intenses loin du quotidien, proches du merveilleux.

Qui ne connaît pas l'expression « griserie de la vitesse » : cette émotion est liée à différentes sensations. En premier lieu, on peut évoquer la sensation visuelle (les termes « vite » et « vitesse » ont pour racine les termes « visitus » « visita » signifiant « vu », « vue » en latin populaire) mais aussi des sensations auditives, gustatives, olfactive, tactiles ...

Ainsi, la vitesse est associée au plaisir des sens pour preuve l'engouement pour les sports de glisse, les manèges à sensation ...

Poussée à l'extrême, elle donne naissance à un état second plus ou moins indescriptible. Aller vite, c'est s'oublier dans l'exaltation, mettre entre parenthèses conscience et raison. C'est peut-être ce qui justifie certaines pratiques extrêmes comme le « binge drinking », « binge watching », « binge eating », achats compulsifs...

a) La vitesse : source de sensations

■ Route de Californie, la nuit, 2014



Question : En quoi la vitesse transforme-t-elle la perception de la réalité ?

■ **Joseph Mallord William Turner, Pluie, Vapeur et Vitesse** - Le Grand Chemin de fer de l'Ouest, ou en anglais Rain, Steam and Speed - The Great Western, 1844. (Wikipédia)



La vitesse modifie les paysages, les êtres et les choses ... et devient une source d'inspiration pour les artistes

■ **Brel, *La valse à mille temps***

<https://youtu.be/ovPwUihaVdE>

<p>Au premier temps de la valse Toute seule tu souris déjà Au premier temps de la valse Je suis seul mais je t'aperçois Et Paris qui bat la mesure Paris qui mesure notre émoi Et Paris qui bat la mesure Me murmure, murmure tout bas Une valse à trois temps Qui s'offre encore le temps Qui s'offre encore le temps De s'offrir des détours Du côté de l'amour Comme c'est charmant Une valse à quatre temps C'est beaucoup moins dansant C'est beaucoup moins dansant Mais tout aussi charmant Qu'une valse à trois temps Une valse à quatre temps Une valse à vingt ans C'est beaucoup plus troublant C'est beaucoup plus troublant Mais beaucoup plus charmant Qu'une valse à trois temps Une valse à vingt ans Une valse à cent temps Une valse à cent ans Une valse ça s'entend À chaque carrefour Dans Paris que l'amour Rafraîchit au printemps Une valse à mille temps Une valse à mille temps Une valse a mis le temps De patienter vingt ans</p>	<p>Pour que tu aies vingt ans Et pour que j'aie vingt ans Une valse à mille temps Une valse à mille temps Une valse à mille temps Offre seule aux amants Trois cent trente-trois fois le temps De bâtir un roman Au deuxième temps de la valse On est deux tu es dans mes bras Au deuxième temps de la valse Nous comptons tous les deux, une, deux, trois Et Paris qui bat la mesure Paris qui mesure notre émoi Et Paris qui bat la mesure Nous fredonne, fredonne déjà Au troisième temps de la valse Nous valsons enfin tous les trois Au troisième temps de la valse Il y a toi, y'a l'amour et y'a moi Et Paris qui bat la mesure Paris qui mesure notre émoi Et Paris qui bat la mesure Laisse enfin éclater sa joie Une valse à trois temps Qui s'offre encore le temps Qui s'offre encore le temps De s'offrir des détours Du côté de l'amour Comme c'est charmant Une valse à quatre temps C'est beaucoup moins dansant C'est beaucoup moins dansant Mais tout aussi charmant Qu'une valse à trois temps</p>	<p>Une valse à quatre temps Une valse à vingt ans C'est beaucoup plus troublant C'est beaucoup plus troublant Mais beaucoup plus charmant Qu'une valse à trois temps Une valse à vingt ans Une valse à cent temps Une valse à cent ans Une valse ça s'entend À chaque carrefour Dans Paris que l'amour Rafraîchit au printemps Une valse à mille temps Une valse à mille temps Une valse a mis le temps De patienter vingt ans Pour que tu aies vingt ans Et pour que j'aie vingt ans Une valse à mille temps Une valse à mille temps Une valse à mille temps Offre seule aux amants Trois cent trente-trois fois le temps De bâtir un roman</p>
---	--	--

Question

En quoi la griserie de la vitesse est-elle perceptible dans cette chanson ?

b) La vitesse : une expérience intense

La vitesse permet de vivre des moments d'une grande intensité, elle ravit

■ **Zola, *La Bête Humaine*, 1890.**

À ce moment, le train passait, dans sa violence d'orage, comme s'il eût tout balayé devant lui. La maison en trembla, enveloppée d'un coup de vent. Ce train-là, qui allait au Havre, était très chargé, car il y avait une fête pour le lendemain dimanche, le lancement d'un navire. Malgré la vitesse, par les vitres éclairées des portières, on avait eu la vision des compartiments pleins, les files de têtes rangées, serrées, chacune avec son profil. Elles se succédaient, disparaissaient. Que de monde! encore la foule, la foule sans fin, au milieu du roulement des wagons, du sifflement des machines, du tintement du télégraphe, de la sonnerie des cloches! C'était comme un grand corps, un être géant couché en travers de la terre, la tête à Paris, les vertèbres tout le long de la ligne, les membres s'élargissant avec les

embranchements, les pieds et les mains au Havre et dans les autres villes d'arrivée. Et ça passait, ça passait, mécanique, triomphal, allant à l'avenir avec une rectitude mathématique, dans l'ignorance volontaire de ce qu'il restait de l'homme, aux deux bords, caché et toujours vivace, l'éternelle passion et l'éternel crime.

[...]

Un train, de nouveau, passa avec l'éclair de ses feux, s'abîma en coup de foudre qui gronde et s'éteint, au fond du tunnel; et Jacques, comme si cette foule anonyme, indifférente et pressée, avait pu l'entendre, s'était redressé, refoulant ses sanglots, prenant une attitude d'innocent. Que de fois, à la suite d'un de ses accès, il avait eu ainsi des sursauts de coupable, au moindre bruit! Il ne vivait tranquille, heureux, détaché du monde, que sur sa machine. Quand elle l'emportait, dans la trépidation de ses roues, à grande vitesse, quand il avait la main sur le volant du changement de marche, pris tout entier par la surveillance de la voie, guettant les signaux, il ne pensait plus, il respirait largement l'air pur qui soufflait toujours en tempête. Et c'était pour cela qu'il aimait si fort sa machine, à l'égal d'une maîtresse apaisante, dont il n'attendait que du bonheur. [...]

Et, sur la Lison, Jacques, monté à droite, chaudement vêtu d'un pantalon et d'un bourgeron de laine, portant des lunettes à œillères de drap, attachées derrière la tête, sous sa casquette, ne quittait plus la voie des yeux, se penchait à toute seconde, en dehors de la vitre de l'abri, pour mieux voir. Rudement secoué par la trépidation, n'ayant pas même conscience, il avait la main droite sur le volant du changement de marche, comme un pilote sur la roue du gouvernail; il le manœuvrait d'un mouvement insensible et continu, modérant, accélérant la vitesse; et, de la main gauche, il ne cessait de tirer la tringle du sifflet, car la sortie de Paris est difficile, pleine d'embûches. Il sifflait aux passages à niveau, aux gares, aux tunnels, aux grandes courbes. Un signal rouge s'étant montré, au loin, dans le jour tombant, il demanda longuement la voie, passa comme un tonnerre. À peine, de temps à autre jetait-il un coup d'œil sur le manomètre, tournant le petit volant de l'injecteur, dès que la pression atteignait dix kilogrammes. Et c'était sur la voie toujours, en avant, que revenait son regard, tout à la surveillance des moindres particularités, dans une attention telle, qu'il ne voyait rien autre, qu'il ne sentait même pas le vent souffler en tempête.

Questions

Quelles sont les sensations procurées par la vitesse ?

À quoi perçoit-on le plaisir du personnage ?

■ Françoise Sagan, *Avec mon meilleur souvenir*, 1984

[La vitesse] aplatit les platanes au long des routes, elle allonge et distord les lettres lumineuses des postes à essence, la nuit, elle bâillonne les cris des pneus devenus muets d'attention tout à coup, elle décoiffe aussi les chagrins: on a beau être fou d'amour, en vain, on l'est moins à deux cents à l'heure. Le sang ne se coagule plus au niveau du cœur, le sang gicle jusqu'à l'extrémité de vos mains, de vos pieds, de vos paupières alors devenues les sentinelles fatales et inexorables de votre propre vie. C'est fou comme le corps, les nerfs, les sens vous tirent vers l'existence. Qui n'a pas cru sa vie inutile sans celle de « l'autre » et qui, en même temps, n'a pas amarré son pied à un accélérateur à la fois trop sensible et trop poussif, qui n'a pas senti son corps tout entier se mettre en garde, la main droite allant flatter le changement de vitesse, la main gauche refermée sur le volant et les jambes allongées, faussement décontractées mais prêtes à la brutalité, vers le débrayage et les freins, qui n'a pas ressenti, tout en se livrant à ces tentatives toutes de survie, le silence prestigieux et fascinant d'une mort prochaine, ce mélange de refus et de provocation, n'a jamais aimé la vitesse, n'a jamais aimé la vie – ou alors, peut-être, n'a jamais aimé personne.

■ Haruki Murakami, *Autoportrait de l'auteur en coureur de fond* (2007)

Je suis parvenu de la sorte, en endurant mille maux, aux alentours du kilomètre 75, et là, c'était comme si j'étais passé à travers quelque chose. Telle a été ma sensation. Je dis "passer à travers" faute d'une meilleure expression. Comme si mon corps était passé sans dommage au travers d'un mur en pierres. Je ne me souviens pas exactement à quel moment est intervenue cette traversée. Soudain, j'ai remarqué que j'étais déjà de l'autre côté. J'avais compris, sans l'ombre d'un doute, que j'étais passé au travers. Je ne comprenais pas très bien la logique ou la manière dont la chose s'était accomplie – j'étais simplement tout à fait persuadé de cette réalité : j'étais passé de l'autre côté.

Après quoi, je n'ai plus eu besoin de penser. Ou plus précisément, il n'y avait plus aucune nécessité à ce que je me force, consciemment, à "penser à quelque chose". Je n'avais qu'à me laisser entraîner par le courant et à le faire de manière automatique. Si je me laissais aller, quelque chose de puissant me pousserait vers l'avant, tout naturellement.

Il est évident qu'effectuer une aussi longue course est éprouvant physiquement. Pourtant, à ce moment-là, l'épuisement n'était plus pour moi le problème majeur. Comme si, peut-être, en moi, il y avait eu une acceptation naturelle de cet état de fatigue extrême, devenue "normale". Mes muscles n'étaient plus alors une assemblée révolutionnaire en pleine effervescence, on aurait dit qu'ils s'étaient adaptés à la situation, qu'ils avaient renoncé à se plaindre. Plus personne ne tapait sur la table, plus personne ne jetait son verre. Mes muscles acceptaient en silence l'épuisement, comme une phase historique inévitable, une conséquence de la révolution. Moi, j'étais transformé en une créature automobile, qui faisait tourner ses bras en rythme, d'avant en arrière, et dont les jambes se propulsaient

vers l'avant, un pas après l'autre. Plus d'idées. Plus de pensées. Je me suis brusquement rendu compte que même la souffrance physique s'était évanouie. Ou peut-être s'était-elle fourrée dans un coin hors de vue, comme un vieux meuble dont on n'arrive pas à se débarrasser. C'est dans cet état, une fois accompli le "je suis passé de l'autre côté", que je me suis mis à dépasser de nombreux coureurs. Après le contrôle du kilomètre (où il faut parvenir en moins de huit heures et quarante-cinq minutes sous peine d'être éliminé), un grand nombre d'autres participants, contrairement à moi, ont commencé à ralentir ou même ont renoncé à courir, se bornant à marcher. Dès lors, et jusqu'à la ligne d'arrivée, je crois en avoir doublé environ deux cents. Je suis sûr en tout cas d'en avoir dépassé au moins deux cents. Un ou deux seulement m'ont doublé. Si j'ai pu dénombrer ainsi les coureurs devant qui je passais, c'est parce que je n'avais rien d'autre à faire. Harassé, épuisé à l'extrême, non seulement j'avais totalement accepté cette condition, mais la réalité était que je pouvais encore courir, et que pour moi alors, c'était tout ce que j'avais à espérer du monde.

Comme j'avançais en mode automatique, si l'on m'avait demandé de courir au-delà des cent kilomètres, j'aurais peut-être pu le faire. Cela semblera étrange, pourtant, vers la fin du parcours, non seulement la souffrance physique n'existait plus, mais encore les notions de qui j'étais et de ce que je faisais avaient plus ou moins disparu de ma compréhension. Cette impression aurait pu me sembler tout à fait folle, mais non, j'étais incapable même d'éprouver comme bizarre cette extrême bizarrerie. Car, en courant, j'avais alors pénétré sur le territoire de la métaphysique¹. D'abord, il y avait eu l'acte de courir, et comme un accompagnement, cet existant qui était "moi". Je cours, donc je suis.

Haruki Murakami, *Autoportrait de l'auteur en coureur de fond*, trad. Hélène Monta, © Belfond, 2009, p. 115-117.

c) Vitesse et ivresse

■ *Les sports modernes, 2010*

Début de l'automobile: Un médecin se penche sur la griserie de la vitesse

Les médecins aussi suivirent de près les débuts de l'automobile. Pas toujours avec objectivité car ils faisaient partie des nantis qui pouvaient s'offrir ces coûteux engins. La première réaction du corps médical avait été de voir dans la vitesse un danger suprême, l'être humain risquant ni plus ni moins de se désintégrer. Ce mur mortel se situait aux environs des 60 km/h vers 1895, un seuil rapidement (c'est le cas de le dire) passé par des fous qui restèrent vivants et entiers.

Un savant allemand, le Dr Nass, étudia alors les réactions d'un "sportman" qui avait roulé à 60 km/h et même plus. Voici sa description du phénomène:

"Dans les moments de course effrénée, l'esprit est comme enveloppé d'un brouillard, comme plongé dans une ivresse très agréable qui incite à se lancer encore plus vite et à devenir toujours plus insoucieux des suites possibles de ce qu'on fait. La sensation de courir à une vitesse insensée est ravissante, mais en même temps de nature malade. C'est une sorte d'ivresse qui excite et apaise les nerfs à la fois. Le coureur, fouetté à la figure par l'air ambiant, se croit dans un rêve; un sentiment de domination s'impose à son esprit; il se sent l'âme d'un autocrate et tient pour peu de chose l'humble piéton".

Le Dr Nass attribue ce délire momentané à « l'irrégularité de l'afflux du sang dans le cerveau et aux circonvolutions de la lymphe dans le labyrinthe de l'oreille interne. Il se produit, par le fait de la vitesse, des oscillations dans cet organe dont on connaît l'importance au point de vue de l'équilibre. La circulation du sang est atteinte, et de là proviennent de légers troubles dans la clarté de l'esprit, en un mot, le chauffeur n'a pas toute sa connaissance. Et ce trouble est augmenté par la résistance de l'air, par la poussière, par la chaleur malsaine produite par les vêtements de cuir. De plus, quand on porte des lunettes protectrices, l'œil est soumis, pour mieux voir, à une tension nerveuse qui aggrave encore la situation. Ajoutez, de plus, la vigilance exigée par les roues de direction, le maniement des clefs et manettes. Tout cela réuni arrive à produire une sorte de brume dans le cerveau. Cette ivresse est agréable et présente quelque analogie avec celle de l'escarpolette ou d'une petite dose d'alcool. En augmentant, elle détruit peu à peu le sentiment de responsabilité, celui de la conservation; mais surtout les êtres vivants et les choses inanimées deviennent de plus en plus indifférents au chauffeur exposé à la crise de la vitesse. La justesse des observations du Dr Nass nous frappe d'autant plus que cette ivresse de la vitesse n'est pas spéciale à l'automobilisme: le bicycliste l'éprouve au cours d'une longue descente, et le chauffeur d'une locomotive, lorsque voulant regagner le temps perdu, il lance sa machine à toute vapeur ».

■ *Maylis de Kérangal, Corniche Kennedy, 2008*

Comment tu peux savoir ce que ça fait le vertige si tu as si peur ? Il a parlé dans un souffle, depuis quelques secondes, la fille resplendit sous le soleil horizontal, ciblée en pleine tête comme le naos au fond du temple, et sa peau s'est dorée d'un coup, peau d'héritière, lisse et douce, irisée d'ambre solaire, pieds bronzés, ongles nacrés, un paréo tahitien, trois glaçons dans un verre à orangeade, tchin-tchin, va faire ton piano chérie, Eddy trouve qu'il n'y a rien de plus passionnant à cette minute que cette peau de fille, là, toute concrète, membrane qui palpète, absorbe et transmet,

tissu qui capte et décongestionne, rien de plus troublant que cette peau. Il réagit, n'est pas dupe, se demande pourquoi cette fille chourave dans les sacs, il y a quelque chose qui cloche, il n'aime pas trop ces histoires-là, se méfie des tordues, vaguement inquiet donc, ça ne correspond pas, mais précisément – on s'en doute –, cette torsion le mobilise. Aussi, l'écoute-t-il comme s'il nageait à contre-courant, et prend la mesure de chacune de ces paroles quand elle lui répond je peux le savoir parce que justement, le vide, ça m'attire, c'est pour ça. Eddy hausse les épaules. Cette réponse lui déplaît.

Dix minutes qu'ils sont seuls sur le Just Do It, l'air fermente la lumière du soir décolore peu à peu le Cap, faut faire quelque chose, faut y aller maintenant. À contre-jour les peaux s'assombrissent quand les dents rutilent d'un blanc de céruse.

Eddy coupe court à la conversation, se racle la gorge et annonce d'une voix ferme ouais, ouais, alors on est pareils, t'as qu'à me suivre, t'as qu'à faire comme moi – il hésite à se rétracter soudain, sait qu'il joue gros : s'il saute le premier, il prend le risque que la fille s'échappe par l'arrière du Cap et atteigne la quatre voies avant que les autres soient remontés à temps pour la retenir, il sait aussi que ceux qui l'observent comme on s'obsède du chef ne seront pas dupes, et qu'il met en jeu son autorité. La fille l'interroge, t'as peur alors ? Eddy jette un œil en bas, lui aussi mordoré maintenant, la peau brune piquetée de minuscules auréoles blanches et poudreuses que le sel séché aura déposées, et qui sent le Big Mac, la Marlboro et la mer à cargos, lui aussi les boucles épaisses, mais la dent de requin sur le ras du cou coquillages, et souple, nerveux, mobile, les yeux vifs sous les paupières gonflées, il lui plaît tout autant, vu de près, que lorsqu'elle l'épiait à s'en brûler les prunelles derrière sa fenêtre.

Il opte pour précipiter le mouvement, elle fait tout pour prolonger leur face-à-face, il le sent et elle l'entend qui approuve. Ils savent tout et, forts de cet axiome sensible – une autre attraction, latérale celle-là –, ils mélangent leurs présences physiques et aléatoires, entremêlent leur force, s'agentent et se combinent sans même se toucher ; sont comme les fauves qui se cherchent dans le bruissement des clairières tropicales : leurs corps sont leur messenger, leurs mouvements leur porte-parole.

C'est le grand rodéo qui se met en branle, qui prend corps entre eux et dilate leur cœur. Ouais j'ai le vertige, c'est sûr, Eddy rigole, quand je saute, j'hallucine, je me disloque, je deviens gigantesque, puis il regarde au loin et ajoute, s'enfoncer là-dedans, j'aime ça. Elle l'écoute, ajuste son maillot – les index lissent l'ourlet de la culotte, à même la peau des fesses –, puis il déclare ok, on va y aller en même temps. Elle hoche la tête, et un frisson la parcourt tout entière, passe sous sa peau, des picots chair de poule apparaissent, les minipoils se dressent au garde-à-vous. Une fois en position de départ, d'un coup la voilà pâle, les cernes creusés, elle est exsangue. Eddy ne dit rien. Il voudrait tout arrêter mais sur le Just Do It, le scénario s'est emballé. Il vient à son tour se mettre en place à côté d'elle, ils font la même taille, trente centimètres les séparent. Ils prennent leur respiration, décomptent les secondes, trois, deux, un... go !, se précipitent alors dans le ciel, dans la mer, dans toutes les profondeurs possibles, et quand ils sont dans l'air, hurlent ensemble, un même cri, accueillis soudain plus vivants et plus vastes dans un plus vaste monde.

■ *De la vitesse comme doublure du Temps ? Etienne Klein, 2010*

Griserie factice ou tranquillité cinétique

D'un point de vue strictement physique, « aller vite » est rigoureusement synonyme de « parcourir une certaine distance en peu de temps ». Mais, en réalité, les deux expressions ne signifient pas tout à fait la même chose. La première fait mieux ressentir cette composante cinétique de la jouissance que les énergumènes à quatre roues que nous sommes massivement devenus connaissent bien. La vitesse, outre qu'elle nous permet d'aller rapidement d'un point à un autre, nous offre une manière de voir le monde avec d'autres yeux : les formes n'existent plus, elles se déplacent, s'engendrent, se fluidifient. Elle transforme également notre manière de nous sentir vivants. Foncer, dévorer de l'espace, c'est se libérer de la compacité du temps, voire de la mort même. En roulant « à tombeau ouvert », on rend sa vie plus dense. La vitesse est un ersatz d'existence, un artifice de vitalité.

Plutôt que de longs discours, une anecdote servira ici d'illustration. Elle concerne Louis Lachenal, qu'on appelait aussi le « prince des Grandes Jorasses ». Excellent alpiniste, rapide et stylé, il vainquit, le 3 juin 1950, l'Annapurna, le premier sommet de plus de 8 000 mètres jamais conquis. Malheureusement, il perdit ses pieds dans cette aventure à la fois tragique et sublime, par l'effet du froid. A son retour à Chamonix, désespéré de ne plus pouvoir exercer son métier de guide, il se décida à passer son permis de conduire et se mit à rouler comme un fou, reportant sur l'automobile ce qu'il ne pouvait plus trouver en montagne (« C'est très facile, disait-il, il n'y a qu'à enfoncer la pédale jusqu'au bout »). Au volant de sa voiture, il tentait, comme autrefois dans les parois vertigineuses, de transgresser les frontières du possible. Lionel Terray, qui fut également membre de l'expédition à l'Annapurna, sut dire mieux que personne le nœud caché de cette soudaine passion. A propos de son camarade meurtri, il écrit :

Ce qu'inconsciemment il cherchait dans la griserie de la vitesse, c'était à échapper un instant au poids de la condition humaine qui, désormais, l'enserrait comme une armure pesante. Lui qui avait su se jouer des abîmes avec la légèreté d'un oiseau, souffrait d'être réduit à l'état de bête lourde et malhabile qui est celui de l'homme ordinaire. Au volant de sa voiture, pour quelques instants, il avait l'illusion de retrouver la grâce céleste. La libido automobiliste serait un peu comme l'ivresse alpiniste : un inextricable mélange de fuite des autres et d'aboutissement de soi.

■ Sophie Bouniot, *L'humanité, Sportez-vous bien Le jet-ski, grisante terreur des mers*

Vendredi, 20 Août, 1999

Injustement accusé de tous les maux, le scooter des mers fait chaque été un carton chez les amateurs de frissons.

La mise à l'eau s'effectue dans le petit port du Château, charmante bourgade de l'île d'Oléron, en Charente-Maritime. L'engin rutilant flotte impatiemment, attendant d'être chevauché. Des badauds curieux s'attroupent et commentent : " belle machine ! " ; " ça doit foncer... ". L'objet de tant d'attention est un scooter des mers, le dernier sorti des ateliers Yamaha. Le Wave Runner Limited, 155 chevaux sous le capot, une vitesse de pointe dépassant les 100 km/h. De quoi susciter quelques émotions et " petits " frissons !

Bracelet de sécurité enfilé - il sert à stopper le jet en cas de chute -, bouton, " on " à peine effleuré, la bête lâche aussitôt ses premières décibels. La sortie pépère du port emprunte le canal d'usage. Ensuite, c'est une autre histoire. Quelques secondes suffisent et le compteur affiche déjà 96 km/h. Les sensations se bousculent au portillon du cour. Cardiaque s'abstenir. La surprise fait place à la peur. Après un petit temps d'adaptation, la tension se maîtrise à tâtons. Vient alors l'ivresse de la vitesse. Les eaux défilent à une allure ahurissante sous vos yeux, pendant que votre esprit redoute le contact trop peu fusionnel avec les flots.

Bienvenu sur la planète Jet. Un grisant mélange de plaisir et d'extrême. Pourtant, les détracteurs de ce sport sont nombreux. Trop bruyant, trop dangereux, trop polluant, trop cher. " Il est vrai que le jet-ski souffre d'une mauvaise réputation. Elle est comparable à celle dont ont pu souffrir les motards. Il y a aussi eu les accidents dont les échos résonnent encore dans les têtes. On oublie juste de préciser qu'ils sont dans une grande majorité le fait de loueurs peu scrupuleux, qui ne s'inquiètent pas de savoir si leurs clients ont le permis bateau, obligatoire pour piloter un scooter des mers ", explique Christian Laborderie, trésorier d'Oléron Jet Organisation. Cette association, créée par trois aficionados de sensations fortes, promeut ce sport en organisant notamment le raid Oléron, une des étapes du championnat du monde de jet.

Outre cette manifestation, les trois comparses s'attachent à mettre en avant les utilisations positives de la moto des mers. Pierre Félix, secrétaire de l'OJO, rappelle le triste épisode qui a marqué la fête de la mer de l'île en 1996. " Une déferlante au large du port de la Cotinière a fait chavirer l'Essor, un petit chalutier, provoquant la mort de neuf personnes. Grâce à deux membres de l'association qui naviguaient en jet, plusieurs passagers ont pu être sauvés. "

C'est dans ce même état d'esprit que l'association projette des cours d'initiation à l'attention des sauveteurs. " D'ici à l'an 2000, nous formerons 200 à 250 personnes. Nous leur proposerons des modules de théorie et de pratique avec des ateliers de sécurité, de mécanique et de maniabilité. Cela afin que la SNSM (Société nationale des sauveteurs en mer) appréhende mieux l'environnement jet et l'engouement qu'il suscite ", poursuit Philippe Villa, président de l'association. Les chiffres de la Fédération française motonautique le confirment, avec près de 1 000 licenciés en course et près de 10 000 en plaisance, une progression de près de 20 % chaque année.

Pour les irréductibles, rappelons qu'une législation régit l'utilisation des véhicules motorisés. Les conducteurs empruntent un accès balisé pour évoluer dans la bande autorisée, située entre 300 mètres et un mille (1,8 km) des côtes. Au-delà, ils doivent obligatoirement être accompagnés par un bateau. Et si vous n'êtes toujours pas convaincus, la voile recèle aussi bien des merveilles. Un vieil adage ne rappelle-t-il pas qu'il en faut pour tous les goûts !

Questions

À quelles sensations la vitesse est-elle associée ?

À quoi l'engouement pour le jet ski est-il perceptible dans ce texte ?

■ Le Yukon Striker: l'attraction complètement démesurée du Canada



Le Canada's Wonderland, le plus grand parc d'attractions du pays, inaugurera bientôt des toutes nouvelles montagnes russes complètement hors normes!

Le Yukon Striker a pour but de simuler le vol d'un aigle royal avec toutes les sensations qu'il procure.

Un record mondial

Cette attraction sera complètement dingue puisqu'elle va être la plus rapide, la plus longue et la plus haute du monde!

Bref, le top du top pour les amateurs de sensations fortes!

Imaginez un peu la scène: vous montez dans le Yukon Striker qui vous fait grimper à 75 mètres du sol. Là, vous patientez gentiment dans le vide durant 3 interminaaaaables secondes avant de faire une chute à 90 degrés!

Après ça, vous traverserez un tunnel sous l'eau et enchaînez 4 boucles à 360 degrés.

En résumé, c'est un petit tour de 1,1km à une vitesse de 130km/h qui vous attend.

Une vidéo flippante

Toujours pas convaincue? Voici quelques images qui vont déjà vous faire frissonner:

<https://youtu.be/JOzWTIFfiQo>

Question

Pourquoi cette attraction qualifiée de « dingue » fascine-t-elle ? À quels besoins de l'homme répond-elle ?

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence La société malade du temps*, 2003

[...] Il est une autre forme d'expression pathologique du malaise contemporain, moins grave mais en voie d'augmentation: celle des comportements compulsifs, c'est-à-dire déclenchés par une obligation interne impérieuse ne pouvant être ni contrôlée ni différée, des comportements qui ne répondent à aucune nécessité objective et fonctionnent un peu comme des drogues, créant chez l'individu une forme de dépendance, d'addiction selon le terme en usage, qui l'incite à les renouveler sans cesse. Si de tels comportements sont connus depuis longtemps (les toxicomanes, les alcooliques, les joueurs invétérés en sont les premières illustrations), leur nombre et leur variété dans la société contemporaine semblent en pleine explosion. Une récente étude de deux psychiatres, Jean Adès et Michel Lejoyeux, répertorie les formes contemporaines de ces comportements compulsifs. Ils en dénombrent six, correspondant aux critères de l'addiction: la fièvre des achats (les acheteurs compulsifs, pour lesquels l'acte prend le pas sur la pensée et qui, par exemple, se retrouvent en train de payer un article, avant même de s'apercevoir de ce qu'ils ont acheté), la frénésie du travail (les fameux workaholics), la folie d'Internet (les cyberdépendants en pleine expansion depuis 1995, et qui prolifèrent aussi sur le lieu de travail), les acharnés de l'exercice (drogués du sport, marathoniens, culturistes et autres haltérophiles impénitents), la passion du jeu (que l'industrialisation et la démocratisation des jeux d'argent ont porté à leur comble), et les drogués du sexe (les vrais et ceux qui ont trouvé avec Internet une nouvelle forme d'expression de leur sexualité compulsive). Ces comportements, qui ont en commun l'obligation pour ceux qui les pratiquent de les renouveler sans cesse, sont, entre autres, des formes de «recherche de sensations », celles-ci agissant par la stimulation de certaines zones cérébrales qui provoque, de ce fait, excitation et plaisir: «l'addiction est ce phénomène biologique, psychologique et comportemental, suscité par la quête du flash et de la sensation aiguë, qui va transformer le plaisir en besoin, tous les choix en contraintes, et le chercheur de sensations en un toxicomane déstabilisé»

Question

En quoi la soif de vitesse peut-elle générer ou aggraver les comportements compulsifs ?

■ *Attitude Prévention*, « **Binge drinking** », 2016

Connu aussi sous le nom de « biture express » ou de « consommation épisodique massive », le binge drinking est une pratique qui consiste à boire au moins six verres de boissons alcoolisées dans un temps très court, pour atteindre une ivresse rapide et aussi intense que possible. Ce mode de consommation est devenu fréquent chez les adolescents et les jeunes adultes. Il est particulièrement dangereux, car elle peut être responsable d'intoxication aiguë (déliriums) pouvant entraîner le décès par arrêt cardiaque.

Quelles sont les raisons qui poussent les jeunes à l'ivresse ?

Il existe chez tous les jeunes un besoin de se changer les idées, en particulier le week-end, un désir de lever ses inhibitions, de se lâcher. Le besoin de s'ouvrir vers les autres est naturel, et la fête chez les jeunes se conçoit rarement sans alcool.

Mais ceux qui pratiquent la biture express dérapent. La convivialité partagée fait place à une démarche perverse. Le besoin naturel de s'amuser, de jouer, de s'intégrer à un groupe est remplacé par un véritable rituel bien visible, où l'aspect frénétique de la consommation d'alcool et l'accès très planifié à un état d'ivresse intense sont quasi ostentatoires. La biture express n'est pas un jeu solitaire. Il faut du public, des personnes à qui montrer ses propres limites et ses capacités à les dépasser.

Les jeunes peuvent être des victimes du binge drinking, se trouvant contraints à cette pratique dangereuse. Dans les soirées, la défonce est une étape parfois incontournable, comme s'il s'agissait d'un ticket d'entrée obligatoire pour ne pas être exclu du groupe dans lequel on rêvait de s'intégrer.



Quelques suggestions de sujets d'écriture

1- L'omniprésence de la vitesse

Écriture personnelle:

Sujets

En quoi le train constitue véritablement un mythe ?

En quoi la vitesse est-elle objet de fascination ?

La vitesse est-elle synonyme de progrès ?

L'accès à l'information en temps réel constitue-t-il un progrès ?

La performance sportive est-elle uniquement associée à la vitesse ?

La soif de performance peut-elle nuire à l'idéal sportif ?

3 – Vitesse et sensations: La griserie de la vitesse

Synthèse

Corpus

Document A : Maylis de Kérangal, *Corniche Kennedy*, 2008

Document B : De la vitesse comme doublure du Temps ? Etienne Klein, Cairn info, 2004

Document C : Commentaire extrait de la revue, *Les sports modernes*. Début de l'automobile: Un médecin se penche sur la griserie de la vitesse

Document D : Binge drinking

Écriture personnelle:

Sujets

La performance sportive est-elle uniquement associée à la vitesse ?

La soif de performance peut-elle nuire à l'idéal sportif ?



Chapitre II

La vitesse : Un phénomène actuel ?

1 – La fascination pour la vitesse est intemporelle, elle n'est pas uniquement le fait d'une époque mais elle est intimement liée à la condition humaine

a - Aller vite: une préoccupation intemporelle

- Jean-Pierre Cortot, *Le Soldat de Marathon annonçant la victoire*, 1834, Musée du Louvre
- Luc-Olivier Merson, *Le soldat de Marathon* (1869), Peinture de l'arrivée de Phidippidès à Athènes.
- Odilon Redon, *Pégase*, 1900
- Montesquieu, *Lettres persanes*, XXIV, (1721)

b – « Carpe diem » « Memento mori », : vitesse et condition humaine

- « Carpe diem »
- Ronsard, « Quand vous serez bien vieille » Sonnets pour Hélène, 1578
- Ronsard, Ode à Cassandre, *Les amours de Cassandre*, 1552
- Raymond Queneau, *L'instant fatal*, 1948, « Si tu t'imagines »
- Baudelaire, *Les fleurs du mal*, LXXXV, « L'Horloge »
- Baudelaire, *Les Fleurs du mal*, « Spleen et idéal », L'ennemi
- Charles Cros, *Le coffret de santal*, 1879
- Apollinaire, *Alcools*, 1913 « Le Pont Mirabeau »
- Guillaume Apollinaire, *Il y a*, « La cueillette », publication posthume, 1925.
- Fugain, « je n'aurai pas le temps »
- Serge Reggiani, *Le Temps Qui Reste*
- Le memento mori
- Philippe de Champaigne, *Vanité ou Allégorie de la vie humaine*, 1646, Le Mans, musée de Tessé

2 – Cependant, « La vitesse est la forme d'extase dont la révolution technique a fait cadeau à l'homme » (Kundera, *La Lenteur*, 1995)

a – Accélération et révolutions industrielles

- *Fabula, La recherche en littérature, À l'épreuve*, n°6, 2019 : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"
- L'évolution des transports du XIXe au XXIe siècle :
- Victor Hugo, *Voyage en Belgique*, Anvers, 22 août, 4 heures du soir.
- Blaise Cendrars, *La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, 1913

La fascination pour la vitesse se retrouve dans l'art du début du XXème siècle

- Filippo Tommaso Marinetti I -*Manifeste du futurisme* publié dans *Le Figaro* le 20 février 1909
- Michel Blay, *Les clôtures de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2007.
- <http://www.histoiredelart.net/courants/le-futurisme-13.html>
- Arthur Honegger, *Pacific 231*, 1923
- Entre trains et machines P. 6 à 28:
<https://www.musique-culture68.fr/wp-content/uploads/2015/09/concert-OSM-d%c3%a9cembre-2011.pdf>

b – Vitesse et révolution numérique

- « L'hypervitesse, maladie du XXIème siècle » Angiola Codacci-Pisanelli, *Courrier international*, décembre 2004
- Lotte Damhuis, « Les TIC changent-elles notre rapport au temps ? », d'après un article paru dans la Lettre EMERIT n°58, juin 2009

c - Vitesse et capitalisme

- La vitesse, le capitalisme et l'homme moderne. Cycle : « Dictature de l'urgence » Marie-Jo Egger et Marc Gindre – Professeurs d'économie et de sciences sociales. 25 novembre 2015
- Bihr Alain, *Capitalisme et Rapport au temps. Essai sur la chronophobie du capital*
- Roger Vailland, *325000 francs*, 1955
- Charlie Chaplin, *Les Temps Modernes*, 1936
- Le prix de la vitesse par Ulysse Baratin, 25 février 2019, *Mediapart*, Commentaire du texte d'Alexandre Laumonier, 4.(2019)
- Alexandre Laumonier, 4, (2019)

3 – Et si au XXIème Siècle, la lenteur devenait «tendance»?

- Europe 1, Marthe Ronteix, « Six conseils pour adopter la "slow attitude" »
- La « slow attitude »
- *Le Parisien*, 15 janvier 2019, article en partenariat avec Simba (vente de matelas)
- La ville lente : utopie, audace ou régression ?
- « Ralentir la ville » : les Cittàslow contre le culte de la vitesse par Sophie Chapelle 25 septembre
- Géraldine Mosna-Savoie, *France-Culture*, Le journal de la philo, 9 mars 2018
- Eve Ysern, « Tout va trop vite ! Et si on ralentissait ? », *Capital*, 28/10/2013
- Quatrième de couverture de *Slow Attitude ! Oser ralentir pour mieux vivre*

Quelques suggestions de sujets de devoirs:

1 – La fascination pour la vitesse est intemporelle, elle n'est pas uniquement le fait d'une époque mais elle est intimement liée à la condition humaine

La vitesse, liée à l'action et au mouvement, transforme le monde et les sociétés. Nous pouvons à cet effet citer les inventions de la voile (Ve millénaire avant Jésus Christ), de la roue (3500 avant Jésus Christ), du moteur à vapeur (1712). Quant à l'invention de l'imprimerie par Gutenberg vers 1450, elle a permis la diffusion des idées nouvelles en accélérant la fabrication des ouvrages. Révolutions industrielles, révolution numérique ont suivi et soulignent bien que l'homme est en quête constante de la vitesse associée à la notion de progrès.

a - Aller vite: une préoccupation intemporelle

Certes la technique et le progrès rendent possible le fantasme de la vitesse. Mais le besoin d'aller toujours plus vite fait partie intégrante de la nature humaine.

■ Jean-Pierre Cortot, *Le Soldat de Marathon annonçant la victoire*, 1834, Musée du Louvre



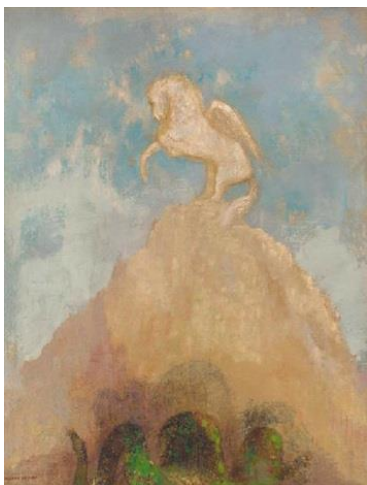
■ Luc-Olivier Merson, *Le soldat de Marathon* (1869), Peinture de l'arrivée de Phidippidès à Athènes.



En 490 avant Jésus-Christ, juste après la bataille de Marathon où se sont affrontés les Perses, un messager est envoyé pour annoncer la victoire à la ville d'Athènes. Il court tout le long du trajet et s'effondre dans la ville en proclamant dans un dernier souffle : *nenikekamen*, « nous avons gagné ».

Question : *Quel lien établissez-vous entre un marathon et « Marathon » ?*

■ **Pégase le cheval ailé de la mythologie grecque** permet à son cavalier de parcourir le monde à toute vitesse. Il représente aussi l'inspiration artistique et la pureté



Odilon Redon, *Pégase*, 1900



Odilon Redon, *Le pégase noir*, Huile sur toile, 50,3 x 61 cm, 1909-1910, Collection privée

■ Montesquieu, *Lettres persanes*, XXIV, (1721)

[...] Tu ne le croirais pas peut-être, depuis un mois que je suis ici, je n'y ai encore vu marcher personne. Il n'y a pas de gens au monde qui tirent mieux partie de leur machine que les Français; ils courent, ils volent : les voitures lentes d'Asie, le pas réglé de nos chameaux, les feraient tomber en syncope. Pour moi, qui ne suis point fait à ce train, et qui vais souvent à pied sans changer d'allure, j'enrage quelquefois comme un chrétien : car encore passe qu'on m'éclabousse depuis les pieds jusqu'à la tête; mais je ne puis pardonner les coups de coude que je reçois régulièrement et périodiquement. Un homme qui vient après moi et qui me passe me fait faire un demi-tour; et un autre qui me croise de l'autre côté me remet soudain où le premier m'avait pris; et je n'ai pas fait cent pas, que je suis plus brisé que si j'avais fait dix lieues. [...]

Question : Comment Montesquieu met-il en avant le besoin de vitesse des Parisiens ?

b – « Carpe diem » « Memento mori » : vitesse et condition humaine

La conscience de sa propre finitude, l'angoisse de la mort créent chez l'homme une obsession face à la fuite du temps qui le conduit à vouloir exploiter au plus vite tous les possibles d'une vie (Carpe diem). Ainsi ce thème est omniprésent dans les Arts et donne lieu à de multiples réécritures

■ « Carpe diem »

■ Ronsard, « Quand vous serez bien vieille » Sonnets pour Hélène, 1578

Quand vous serez bien vieille, au soir, à la chandelle,
Assise auprès du feu, dévidant et filant,
Direz, chantant mes vers, en vous émerveillant :
« Ronsard me célébrait du temps que j'étais belle ! »

Lors, vous n'aurez servante oyant telle nouvelle,
Déjà sous le labeur à demi sommeillant,
Qui au bruit de Ronsard ne s'aïlle réveillant,
Bénissant votre nom de louange immortelle.

Je serais sous la terre, et fantôme sans os,
Par les ombres myrteux je prendrai mon repos ;
Vous serez au foyer une vieille accroupie,

Regrettant mon amour et votre fier dédain.
Vivez, si m'en croyez, n'attendez à demain :
Cueillez dès aujourd'hui les roses de la vie.

■ Ronsard, Ode à Cassandre, *Les amours de Cassandre*, 1552

Mignonne, allons voir si la rose
Qui ce matin avait déclose
Sa robe de pourpre au soleil,
A point perdu cette vesprée
Les plis de sa robe pourprée,
Et son teint au vôtre pareil.
Las ! Voyez comme en peu d'espace,

Mignonne, elle a dessus la place,
Las ! las ! ses beautés laissé choir !
Ô vraiment marâtre Nature,
Puisqu'une telle fleur ne dure
Que du matin jusques au soir !

Donc, si vous m'en croyez, mignonne,
Tandis que votre âge fleuronne
En sa plus verte nouveauté,
Cueillez, cueillez votre jeunesse ;
Comme à cette fleur la vieillesse
Fera ternir votre beauté.

■ Raymond Queneau, *L'instant fatal*, 1948, « Si tu t'imagines »

1	Si tu t'imagines si tu t'imagines fillette fillette		tes ongles d'émail ta cuisse de nymphe		35	la ride véloce la pesante graisse
		20	et ton pied léger si tu crois petite			le menton triplé le muscle avachi
5	xa va xa va xa va durer toujours la saison des za		xa va xa va xa va va durer toujours		40	allons cueille cueille les roses les roses
	la saison des za saison des amours	25	ce que tu te goures fillette fillette			roses de la vie et que leurs pétales
10	ce que tu te goures fillette fillette ce que tu te goures		ce que tu te goures les beaux jours s'en vont		45	soient la mer étale de tous les bonheurs
			les beaux jours de fête soleils et planètes			allons cueille cueille si tu le fais pas
	Si tu crois petite si tu crois ah ah	30	tournent tous en rond mais toi ma petite			ce que tu te goures fillette fillette
15	que ton teint de rose ta taille de guêpe tes mignons biceps		tu marches tout droit vers que tu vois pas			ce que tu te goures
			très sournois s'approchent			Raymond Queneau, « Si tu t'imagines », <i>L'instant fatal</i>

Baudelaire, *Les fleurs du mal*, LXXXV, « L'Horloge »

Horloge! dieu sinistre, effrayant, impassible,
Dont le doigt nous menace et nous dit: "Souviens-toi!
Les vibrantes Douleurs dans ton coeur plein d'effroi
Se planteront bientôt comme dans une cible;

Le Plaisir vaporeux fuira vers l'horizon
Ainsi qu'une sylphide au fond de la coulisse;
Chaque instant te dévore un morceau du délice
À chaque homme accordé pour toute sa saison.

Trois mille six cents fois par heure, la Seconde
Chuchote: Souviens-toi! - Rapide, avec sa voix
D'insecte, Maintenant dit: Je suis Autrefois,
Et j'ai pompé ta vie avec ma trompe immonde!

Remember! Souviens-toi! prodigue! Esto memor!
(Mon gosier de métal parle toutes les langues.)
Les minutes, mortel folâtre, sont des gangues
Qu'il ne faut pas lâcher sans en extraire l'or!

Souviens-toi que le Temps est un joueur avide
Qui gagne sans tricher, à tout coup! c'est la loi.
Le jour décroît; la nuit augmente; souviens-toi!
Le gouffre a toujours soif; la clepsydre se vide.

Tantôt sonnera l'heure où le divin Hasard,
Où l'auguste Vertu, ton épouse encor vierge,
Où le Repentir même (oh! la dernière auberge!),
Où tout te dira Meurs, vieux lâche! il est trop tard!"

**Baudelaire, *Les Fleurs du mal*, «Spleen et idéal»,
L'ennemi**

Ma jeunesse ne fut qu'un ténébreux orage,
Traversé çà et là par de brillants soleils;
Le tonnerre et la pluie ont fait un tel ravage,
Qu'il reste en mon jardin bien peu de fruits vermeils.

Voilà que j'ai touché l'automne des idées,
Et qu'il faut employer la pelle et les râteaux
Pour rassembler à neuf les terres inondées,
Où l'eau creuse des trous grands comme des tombeaux.

Et qui sait si les fleurs nouvelles que je rêve
Trouveront dans ce sol lavé comme une grève
Le mystique aliment qui ferait leur vigueur?

Ô douleur! ô douleur! Le Temps mange la vie,
Et l'obscur Ennemi qui nous ronge le cœur
Du sang que nous perdons croît et se fortifie!

Charles Cros, *Le coffret de santal*, 1879

« Tsigane »

Dans la course effarée et sans but de ma vie
 Dédaigneux des chemins déjà frayés, trop longs,
 J'ai franchi d'âpres monts, d'insidieux vallons.
 Ma trace avant longtemps n'y sera pas suivie.

Sur le haut des sommets que nul prudent n'envie,
 Les fins clochers, les lacs, frais miroirs, les champs blonds
 Me parlent des pays trop tôt quittés. Allons,
 Vite ! vite ! en avant. L'inconnu m'y convie.

Devant moi, le brouillard recouvre les bois noirs.
 La musique entendue en de limpides soirs
 Résonne dans ma tête au rythme de l'allure.

Le matin, je m'éveille aux grelots du départ,
 En route ! Un vent nouveau baigne ma chevelure,
 Et je vais, fier de n'être attendu nulle part.

<p>Apollinaire, <i>Alcools</i>, 1913 « Le Pont Mirabeau »</p> <p>Sous le pont Mirabeau coule la Seine Et nos amours Faut-il qu'il m'en souviennne La joie venait toujours après la peine</p> <p>Vienne la nuit sonne l'heure Les jours s'en vont je demeure</p> <p>Les mains dans les mains restons face à face Tandis que sous Le pont de nos bras passe Des éternels regards l'onde si lasse</p> <p>Vienne la nuit sonne l'heure Les jours s'en vont je demeure</p> <p>L'amour s'en va comme cette eau courante L'amour s'en va Comme la vie est lente Et comme l'Espérance est violente</p> <p>Vienne la nuit sonne l'heure Les jours s'en vont je demeure</p> <p>Passent les jours et passent les semaines Ni temps passé Ni les amours reviennent Sous le pont Mirabeau coule la Seine</p> <p>Vienne la nuit sonne l'heure Les jours s'en vont je demeure</p>	<p>Guillaume Apollinaire, <i>Il y a</i>, «La cueillette», publication posthume, 1925.</p> <p>Nous vînmes au jardin fleuri pour la cueillette. Belle, sais-tu combien de fleurs, de roses-thé, Roses pâles d'amour qui couronnent ta tête, S'effeuillent chaque été ?</p> <p>Leurs tiges vont plier au grand vent qui s'élève. Des pétales de rose ont chu dans le chemin. O Belle, cueille-les, puisque nos fleurs de rêve Se faneront demain !</p> <p>Mets-les dans une coupe et toutes portes closes, Alanguis et cruels, songeant aux jours défunts, Nous verrons l'agonie amoureuse des roses Aux râles de parfums.</p> <p>Le grand jardin est défleuri, mon égoïste, Les papillons de jour vers d'autres fleurs ont fui, Et seuls dorénavant viendront au jardin triste Les papillons de nuit.</p> <p>Et les fleurs vont mourir dans la chambre profane. Nos roses tour à tour effeuillent leur douleur. Belle, sanglote un peu... Chaque fleur qui se fane, C'est un amour qui meurt !</p>
---	--

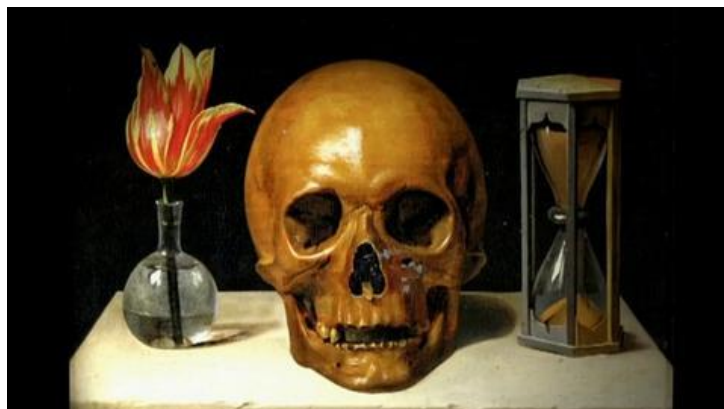
Question : Comment les poètes traitent-ils le thème de la fuite du temps et du « carpe diem, tout en le renouvelant au fil des siècles ?

<p>■ Fugain, « je n'aurai pas le temps » https://youtu.be/-O0JMJXsew</p> <p>Je n'aurai pas le temps, pas le temps Même en courant Plus vite que le vent Plus vite que le temps Même en volant Je n'aurai pas le temps, pas le temps De visiter toute l'immensité D'un si grand univers Même en cent ans Je n'aurai pas le temps de tout faire</p> <p>J'ouvre tout grand mon cœur J'aime de tous mes yeux C'est trop peu Pour tant de cœurs et tant de fleurs Des milliers de jours C'est trop court, bien trop court</p> <p>Et pour aimer Comme l'on doit aimer quand on aime vraiment Même en cent ans Je n'aurai pas le temps, pas le temps</p> <p>J'ouvre tout grand mon cœur J'aime de tous mes yeux C'est trop peu Pour tant de cœurs et tant de fleurs Des milliers de jours C'est bien trop court, c'est bien trop court</p>	<p>■ Serge Reggiani, Le Temps Qui Reste https://youtu.be/ReeiRspiC-g</p> <p>Combien de temps ? Combien de temps encore ? Des années, des jours, des heures, combien ? Quand j'y pense, mon cœur bat si fort Mon pays c'est la vie Combien de temps encore ? Combien ? Je l'aime tant le temps qui reste Je veux rire, courir, pleurer, parler Et voir, et croire et boire, danser Crier, manger, nager, bondir, désobéir J'ai pas fini, j'ai pas fini Voler, chanter, partir, repartir Souffrir, aimer Je l'aime tant le temps qui reste</p> <p>Je ne sais plus où je suis né, ni quand Je sais qu'il n'y a pas longtemps Que mon pays c'est la vie Je sais aussi que mon père disait : "Le temps c'est comme ton pain Gardes-en pour demain" J'ai encore du pain Encore du temps, mais combien ? Je veux jouer encore Je veux rire des montagnes de rires Je veux pleurer des torrents de larmes Je veux boire des bateaux entiers de vin de Bordeaux et d'Italie Et danser, crier, voler, nager dans tous les océans</p>	<p>J'ai pas fini, j'ai pas fini Je veux chanter Je veux parler jusqu'à la fin de ma voix Je l'aime tant le temps qui reste</p> <p>Combien de temps ? Combien de temps encore ? Des années, des jours, des heures, combien ? Je veux des histoires, des voyages J'ai tant de gens à voir, tant d'images Des enfants, des femmes, des grands hommes Des petits hommes, des marrants, des tristes Des très intelligents et des cons C'est drôle, les cons ça repose C'est comme le feuillage au milieu des roses</p> <p>Combien de temps ? Combien de temps encore ? Des années, des jours, des heures, combien ? Je m'en fous mon amour Quand l'orchestre s'arrêtera, je danserai encore Quand les avions ne voleront plus, je volerai tout seul Quand le temps s'arrêtera Je t'aimerai encore Je ne sais pas où, je ne sais pas comment Mais je t'aimerai encore D'accord ?</p>
---	--	--

■ Le memento mori

Memento mori est une locution latine qui signifie «Souviens-toi que tu mourras». Elle désigne un genre artistique de créations de toutes sortes, mais qui partagent toutes le même but, celui de rappeler aux hommes qu'ils sont mortels et la vanité de leurs activités ou intérêts terrestres

■ Philippe de Champaigne, *Vanité ou Allégorie de la vie humaine*, 1646, Le Mans, musée de Tessé



2 – Cependant, « La vitesse est la forme d'extase dont la révolution technique a fait cadeau à l'homme » (Kundera, *La Lenteur*, 1995)

a – Accélération et révolutions industrielles

La première révolution industrielle fondée sur le charbon entraîne des innovations qui transforment les modes de production et modifient le monde du travail. Par ailleurs, le développement des moyens de transport et de communication modifie les modes de vie et la vision du monde.

La découverte de nouvelles sources d'énergie engendre de nouvelles inventions et qui contribueront à l'accélération de la vie aux XXème.

■ *Fabula, La recherche en littérature, À l'épreuve, n°6, 2019 : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"*

S'il y a bien une notion qui caractérise le monde contemporain, c'est celle de l'accélération. Du développement des chemins de fer au XIXe siècle à la prouesse du fameux Concorde à la fin du XXe siècle, la vitesse de déplacement est depuis longtemps un enjeu essentiel des innovations techniques. Cette conquête du temps et de l'espace par les transports n'est pas sans lien avec le développement des outils de communication et d'information. Les tirages massifs de la presse papier dès le XIXe, l'apparition du téléphone, l'arrivée de la radio, la démocratisation d'internet, la multiplication des supports du journalisme... les deux derniers siècles sont riches d'exemples pour nourrir une rétrospective sur l'accélération des échanges. Déjà dans les années 1990, Marc Augé soulignait l'extrême célérité des transformations du monde contemporain et lui donnait le nom de surmodernité. Alors que la planète semblait se rétrécir tant il était devenu facile de se procurer des marchandises venues des quatre coins du globe, l'excès d'informations contribuait à multiplier les événements et à modifier notre perception du temps. Marc Augé notait ainsi que la surabondance – événementielle, spatiale et matérielle – donnait la sensation d'une accélération de l'histoire. Plus de vingt ans après, la mondialisation s'est encore intensifiée à tel point que Michel Lussault appellent de nouvelles notions – globalisation, hyperspatialité, surcumul – pour réactualiser les propos de Marc Augé et renouveler une réflexion sur l'accélération du monde. Le quotidien des grandes villes s'est transformé, il n'est plus un recoin qui ne soit hyper-connecté si bien qu'il est possible aujourd'hui d'annihiler le moindre temps mort en rentabilisant chaque minute. En tout lieu et à toute heure, la vitesse de notre société se traduit par la généralisation de l'instantané ; nous pouvons contacter quelqu'un à des milliers de kilomètres, suivre en direct un événement lointain, transférer en quelques secondes des documents ou de l'argent à l'étranger... et nous sommes des millions en même temps à faire l'expérience troublante de cette illusion d'ubiquité.

■ L'évolution des transports du XIXe au XXIe siècle :

<https://docplayer.fr/8906506-L-evolution-des-transport-du-xix-eme-siecle-au-xxi-eme-siecle.html>

Questions: À la lecture du document, quelles innovations vous semblent importantes ?

Quelles sont les étapes marquantes de cette évolution des transports

■ Victor Hugo, *Voyage en Belgique, Anvers, 22 août, 4 heures du soir.*

[...] Je suis réconcilié avec les chemins de fer ; c'est décidément très beau. Le premier que j'avais vu n'était qu'un ignoble chemin de fabriqué. J'ai fait hier la course d'Anvers à Bruxelles et le retour. Je partais à quatre heures dix minutes et j'étais revenu à huit heures un quart, ayant dans l'intervalle passé cinq quarts d'heure à Bruxelles et fait vingt-trois lieues de France.

C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps, une ombre, une forme, un spectre debout paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. On se dit dans la voiture : C'est à trois lieues, nous y serons dans dix minutes.

Le soir, comme je revenais, la nuit tombait. J'étais dans la première voiture. Le remorqueur flamboyait devant moi avec un bruit terrible, et de grands rayons rouges, qui teignaient les arbres et les collines, tournaient avec les roues. Le convoi qui allait à Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient, et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l'une par l'autre. On ne se distinguait pas d'un convoi à l'autre ; on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon.

De ce tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées. Il y avait de chaque côté soixante wagons, plus de mille personnes ainsi emportées, les unes au nord, les autres au midi, comme par l'ouragan.

Il faut beaucoup d'efforts pour ne pas se figurer que le cheval de fer est une bête véritable. On l'entend souffler au repos, se lamenter au départ, japper en route ; il sue, il tremble, il siffle, il hennit, il se ralentit, il s'emporte ; il jette tout le long de la route une fiente de charbons ardents et une urine d'eau bouillante ; d'énormes raquettes d'étincelles jaillissent à tout moment de ses roues ou de ses pieds, comme tu voudras, et son haleine s'en va sur vos têtes en beaux nuages de fumée blanche qui se déchirent aux arbres de la route.

On comprend qu'il ne faut pas moins que cette bête prodigieuse pour traîner ainsi mille ou quinze cents voyageurs, toute la population d'une ville, en faisant douze lieues à l'heure.

Après mon retour, il était nuit, notre remorqueur a passé près de moi dans l'ombre se rendant à son écurie, l'illusion était complète. On l'entendait gémir dans son tourbillon de flamme et de fumée comme un cheval harassé.

Il est vrai qu'il ne faut pas voir le cheval de fer ; si on le voit, toute la poésie s'en va. À l'entendre c'est un monstre, à le voir ce n'est qu'une machine. Voilà la triste infirmité de notre temps ; l'utile tout sec, jamais le beau. Il y a quatre cents ans, si ceux qui ont inventé la poudre avaient inventé la vapeur, et ils en étaient bien capables, le cheval de fer eût été autrement façonné et autrement caparaçonné ; le cheval de fer eût été quelque chose de vivant comme un cheval et de terrible comme une statue. Quelle chimère magnifique nos pères eussent faite avec ce que nous appelons la chaudière ! Te figures-tu cela ? De cette chaudière ils eussent fait un ventre écaillé et monstrueux, une carapace énorme ; de la cheminée une corne fumante ou un long cou portant une gueule pleine de braise ; ils eussent caché les roues sous d'immenses nageoires ou sous de grandes ailes tombantes ; les wagons eussent eu aussi cent formes fantastiques, et, le soir, on eût vu passer près des villes tantôt une colossale gargouille aux ailes déployées, tantôt un dragon vomissant le feu, tantôt un éléphant la trompe haute, haletant et rugissant ; effarés, ardents, fumants, formidables, traînant après eux comme des proies cent autres monstres enchaînés, et traversant les plaines avec la vitesse, le bruit et la figure de la foudre. C'eût été grand. [...]

De Lier à Turnhout le pays change d'aspect ; ce n'est plus la grasse Flandre verte ; c'est un banc de sable, une route cendreuse et pénible, une herbe maigre, des forêts de pins, des bouquets de petits chênes, des bruyères, des flaques d'eau çà et là, quelque chose de sauvage et d'âpre, une espèce de Sologne. J'ai fait quatre lieues dans ce désert sans voir autre chose qu'un trappiste qui défrichait, triste laboureur d'un triste sillon. C'était beau d'ailleurs pour la pensée de voir cette robe blanche et ce scapulaire noir pousser deux bœufs.

La solitude était telle que les grives et les alouettes traversaient familièrement la route. Une jolie bergeronnette a suivi la voiture pendant un quart d'heure, sautant d'arbre en arbre, vive et joyeuse, et s'arrêtant de temps en temps pour piquer une mouche au pied de quelque jeune chêne.

[...]

Questions: Comment la fascination pour le train et la vitesse transparait-elle ?

Comment Hugo met-il en valeur les modifications liées à ce nouveau moyen de transport ?

■ Blaise Cendrars, *La Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, 1913

Dédiée aux Musiciens

En ce temps-là j'étais en mon adolescence

J'avais à peine seize ans et je ne me souvenais déjà plus de mon enfance

J'étais à 16.000 lieues du lieu de ma naissance

J'étais à Moscou, dans la ville des mille et trois clochers et des sept gares

Et je n'avais pas assez des sept gares et des mille et trois tours

Car mon adolescence était si ardente et si folle

Que mon cœur, tour à tour, brûlait comme le temple

d'Éphèse ou comme la Place Rouge de Moscou

Quand le soleil se couche.

Et mes yeux éclairaient des voies anciennes.

Et j'étais déjà si mauvais poète

Que je ne savais pas aller jusqu'au bout.

[...]

Moi, le mauvais poète qui ne voulais aller nulle part, je pouvais aller partout

Et aussi les marchands avaient encore assez d'argent

Pour aller tenter faire fortune.

Leur train partait tous les vendredis matin.

[...]

Question: En quoi ce texte illustre-t-il parfaitement la modernité du XXème Siècle

La fascination pour la vitesse se retrouve dans l'art du début du XXème siècle

« Par leur place prépondérante dans les sociétés modernes, la vitesse et l'accélération ont inspiré des pratiques artistiques, des poétiques et des esthétiques nouvelles. » *Fabula, La recherche en littérature, À l'épreuve*, n°6, 2019 : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"

■ <http://www.histoiredelart.net/courants/le-futurisme-13.html>

■ En peinture, Le futurisme, né en Italie en 1909, se caractérise par une recherche de l'expression picturale du mouvement. Le mouvement est principalement fondé sur la fascination des machines, de la vitesse, et sur la décomposition du mouvement et sa représentation

■ **Filippo Tommaso. Marinetti, I -Manifeste du futurisme publié dans *Le Figaro* le 20 février 1909**

I -La nouvelle religion - morale de la vitesse. (Nouveau Manifeste publié dans le premier numéro du journal l'Italie futuriste, le 11 mars 1916).

Dans le premier manifeste (20 février 1909), je déclarai : la magnificence du monde s'est accrue d'une belle nouveauté, la beauté de la vitesse. Après l'art dynamique, la nouvelle religion morale de la vitesse naît dans cette année futuriste de notre grande guerre libératrice.

La morale chrétienne a servi à développer la vie intérieure de l'homme. Elle n'a plus de raison d'exister aujourd'hui, puisqu'il s'est débarrassé de tout le divin. La morale chrétienne délivre la structure physiologique de l'homme des excès de la sensualité. Elle modère ses instincts et les équilibre. La morale futuriste défendra l'homme de la décomposition provoquée par la lenteur du souvenir, de l'analyse, du repos et de l'habitude. L'énergie humaine centuplée par la vitesse dominera le Temps et l'Espace.

L'homme commence par mépriser le rythme isochrone et cadencé des grands fleuves, identique au rythme du passé propre. L'homme envie le rythme des torrents semblable à celui d'un galop de cheval. L'homme dompte les chevaux, les éléphants, les chameaux pour manifester son autorité divine par le moyen d'un accroissement de la vitesse. Faisant alliance avec les animaux plus dociles, il enchaîne les animaux rebelles, et se nourrit des animaux comestibles. L'homme dérobe à l'espace l'électricité et les carburants, pour créer de nouveaux alliés, les moteurs. L'homme contraind les métaux vaincus et rendus flexibles grâce au feu, à s'allier avec les carburants et l'électricité. Il forme ainsi une armée d'esclaves, hostiles et dangereux, mais suffisamment domestiqués, qui le transportent rapidement sur les courbes de la terre.

Sentiers tortueux, routes qui suivent l'indolence des fleuves et qui tournent le long des dos et des ventres inégaux des montagnes, voici les lois de la terre. Jamais de ligne droite, toujours des arabesques et des zig zags. La vitesse donne finalement à la vie humaine un des caractères de la divinité : la ligne droite.

Le Danube opaque, sous sa soutane de fange, plonge son regard sur sa vie interne pleine de poissons gras, libidineux et féconds, passe en gargouillant entre les hautes rives implacables de ses montagnes comme dans l'immense corridor central de la terre, couvent ouvert aux roues rapides des constellations. Jusqu'à quand ce fleuve pédant permettra-t-il qu'une automobile le dépasse à toute vitesse, avec son aboiement de fox-terrier fou ? J'espère voir bientôt le Danube courir en ligne droite à trois cents kilomètres à l'heure. Il faut persécuter, frustrer, torturer de toutes les façons ceux qui pèchent contre la vitesse.

<http://burmat.free.fr/Textes/MarinettiVitesse.pdf>

■ **Michel Blay, *Les clôtures de la modernité*, Paris, Armand Colin, 2007.**

Futurisme : le rêve d'un monde technique par Michel Blay

L'industrialisation naissante

Au 19e siècle la vitesse s'impose et s'inscrit dans le cadre de l'industrialisation naissante et de la mise en place du temps de travail chronométré contre le simple plaisir de passer le temps. Benjamin Franklin, à la fin du 18e siècle, n'avait-il pas déjà écrit la phrase célèbre : « Le temps c'est de l'argent » ?

Dès le milieu de la première moitié du 19e siècle, donc, apparaissent les premiers transports à vapeur souvent difficiles et périlleux pour les voyageurs, tandis que les réseaux de voies se mettent progressivement en place en Angleterre comme sur le continent en provoquant d'après conflits boursiers et financiers.

Le monde de la vitesse à vapeur est relayé, amplifié, dans les dernières années du 19e siècle par le moteur à explosion. En 1888 apparaît le premier moteur à essence de pétrole et en 1895 la première automobile Peugeot. La vitesse devient un enjeu et le sens de l'existence semble se bâtir dans la course ; course contre les

autres comme entre Paris et Rouen dès 1894, mais aussi course contre soi dans un ailleurs insaisissable, s'envoler. En 1890 Clément Ader effectue le premier vol mécanique, en 1897 a lieu le premier vol avec un passager.

La machine s'emballe

La machine s'emballe. 1898, premier salon de l'automobile. La construction du transsibérien a commencé en 1891 ; elle se poursuit jusqu'en 1901. L'écrivain Blaise Cendrars nous donnera à la fin de la première décennie du 20e siècle ses impressions de voyage dans le long poème illustré par Sonia Delaunay, la Prose du Transsibérien et la petite Jehanne de France. La société des chemins de fer du PLM inaugure le 15 juin 1905 le rapide Paris-Nice (18h45 mn) et en 1906 l'Automobile Club de France organise le premier grand prix automobile du Mans. Déjà le téléphone se développe ; on estime à plus de 300 000 les abonnés en 1914. L'électricité est omniprésente, fascinante. Villiers de L'Isle-Adam publie en 1886 l'Ève future dont le héros est Edison et Paul Morand, dans un texte consacré à 1900, constate que « l'électricité [est] devenue soudain la 'religion' de 1900 ».

La vitesse s'impose. L'invention et le développement de la machine à vapeur, du moteur à explosion et de l'électricité ont profondément transformé le monde. De nouvelles sensations sont éprouvées tant par les voyageurs penchés aux fenêtres des récents bolides et qui voient tourbillonner et valser les paysages que par les piétons entourés maintenant d'automobiles pétaradantes, de locomotives fumantes et d'avions encore hésitants. Une nouvelle esthétique s'impose que favorisent également les analyses photographiques de décomposition du mouvement d'Etienne-Jules Marey et d'Eadweard Muybridge.

Un nouvel espace visuel se crée

Le monde se multiplie et se décompose, les formes s'enchevêtrent, la vitesse permet de conjuguer des regards simultanés et violents. Un nouvel espace visuel se crée.

C'est dans ce contexte que F.T. Marinetti publie dans le numéro du 20 février 1909 du Figaro son Manifeste du futurisme. On peut considérer ce texte comme marquant l'avènement de la beauté absolue et omniprésente de la vitesse et, par cela, l'inscrire dans le cadre des nouvelles esthétiques de la vitesse tout en y associant également un contenu proprement philosophique et politique célébrant la naissance d'un homme nouveau.

On peut lire, en particulier, dans le texte de Marinetti :

« [...] nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive... une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur la mitraille, est plus belle que la victoire de Samothrace.

Nous voulons chanter l'homme qui tient le volant, dont la tige idéale traverse la Terre, lancée elle-même sur le circuit de son orbite [...]

Nous chanterons les foules agitées par le travail, le plaisir ou la révolte ; les ressacs multicolores et polyphoniques des révolutions dans les capitales modernes ; la vibration nocturne des arsenaux et des chantiers sous leurs violentes lunes électriques ; les gares gloutonnes avaleuses de serpents qui fument ; les usines suspendues aux nuages par les ficelles de leurs fumées [...] ».

Dans ces brefs extraits, représentatifs de la pensée de Marinetti, la technique, le monde de l'usine et de l'industrie, sans qu'il y soit fait référence à tel ou tel contenu précis, devient une vision, un rêve par lequel s'annonce un monde nouveau. Un monde traversé de lampes à arc, de cheminées d'usine, d'immenses gratte-ciel, d'avions, d'automobiles, de mouvements de foule ; un monde d'ingénieurs triomphants. La modernité ?

Question : Qu'est-ce que le mouvement futuriste ?

■ Arthur Honegger, *Pacific 231*, 1923

Sources: Wikipedia : <http://musique.ecolevs.ch/honegger.htm>



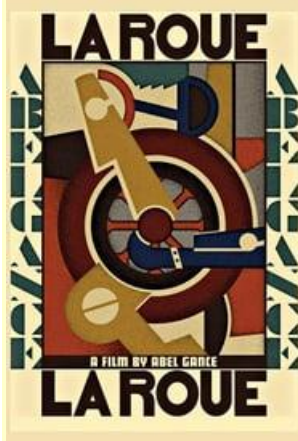
Le compositeur

Arthur Honegger (1892 — 1955) est un compositeur suisse qui a beaucoup habité Paris.

Rapidement, il manifeste des dons musicaux qui seront mis en valeur par des études de violoniste, et, à Paris surtout, de compositeur.

Honegger peut être considéré comme un compositeur isolé. hors de toute école, et créateur d'une œuvre originale.

Les sources d'inspiration d'Honegger reflètent le XXe siècle : on y trouve en effet les sports (« Rugby »), la guerre, les machines.



L'œuvre

"*Pacific 231*" est le premier de trois mouvements symphoniques. Il fut créé en 1923.

Il s'agit de l'évocation d'un parcours à bord d'une célèbre locomotive à vapeur par la musique. Ce poème symphonique est considéré comme l'une des premières œuvres musicales dites urbanistes, c'est-à-dire inspirées par la révolution technologique du début du XXe siècle.

Cette œuvre est issue de la musique d'accompagnement du film muet «*La Roue*» d'Abel Gance.

Vocabulaire

La musique urbaniste ou musique de rue est un type de musique apparu à l'époque moderniste et censé illustrer la technologie émergente au début du Me siècle.

Poème symphonique : genre musical de forme libre destiné à un orchestre symphonique composé suivant un « programme » c'est à dire inspiré par une idée "extra-musicale" (œuvre littéraire, description de paysage, ou inventée par le compositeur).

"Pacific" est une locomotive express, à vapeur; "231" signifie : de chaque côté 2 roues porteuses avant, 3 roues motrices, 1 roue porteuse arrière.

«J'ai toujours aimé passionnément les locomotives. Pour moi, ce sont des êtres vivants... Ce que j'ai cherché dans "Pacific", ce n'est pas l'imitation des bruits de la locomotive, mais la traduction d'une impression visuelle et d'une jouissance physique par une construction musicale. Elle part de la contemplation objective: la tranquille respiration de la machine au repos, l'effort du démarrage, puis l'accroissement progressif de la vitesse, pour aboutir à l'état lyrique, au pathétique du train de 300 tonnes, lancé en pleine nuit à 120 à l'heure. Comme "sujet", j'ai choisi la locomotive type "Pacific", symbole 231, pour trains lourds de grande vitesse.»

A. Honegger.



Commentaire de l'œuvre

Formation instrumentale: un orchestre symphonique, dans lequel les cuivres (trompettes, cors, tubas) jouent un rôle important.

Sur un fond sourd des violoncelles et des contrebasses, les violons et altos répondent dans l'aigu (4 fois).	La machine est à l'arrêt, toute sa puissance contenue, jets de vapeur.
Des sons graves et lents puis une accélération très progressive du tempo.	La machine s'ébranle lentement. La machine accélère.
Apparaît ensuite le thème I aux cors puis aux trompettes. Accélération et montée dans l'aigu.	La machine prend de la vitesse
Un autre thème (flûtes et le hautbois). Un passage plus paisible. Retour du thème I aux trompettes sur un rythme irrégulier,	La machine est lancée. La machine roule sans effort, à sa vitesse maximum.
Crescendo de tout l'orchestre. Le thème 2 éclate aux trompettes et finalement domine	Ivresse de la vitesse.
Par un processus rythmique inverse du début, le mouvement ralentit assez brusquement. Les notes sonnent de plus en plus espacées jusqu'à la fin de l'œuvre.	Coup de frein assez brutal, ralenti, arrêt de la machine.

■ Entre trains et machines P. 6 à 28

<https://www.musique-culture68.fr/wp-content/uploads/2015/09/concert-OSM-d%c3%a9cembre-2011.pdf>

b – Vitesse et révolution numérique

Au XXIème siècle, la révolution numérique transforme radicalement le monde. Notre société est désormais celle de «l'hyper vitesse» (tweet, messagerie instantanée,...) Aussi, la rapidité, la réactivité deviennent-elles des compétences essentielles.

■ «L'hypervitesse, maladie du XXIème siècle» Angiola Codacci-Pisanelli, *Courrier international*, décembre 2004

Nous sommes tous contaminés, malades d'hypervitesse, syndrome dominant du XXIème siècle, nous dit Thomas Hylland Eriksen. Ce sociologue norvégien a consacré au tourbillon frénétique qui emporte tous les aspects de notre vie un essai intitulé *Øyeblikkets tyranni. Rask og langsom tid i informasjonssamfunnet* [La tyrannie de l'instant. Rapidité et lenteur à l'ère informatique].

"Nous vivons à une époque où la cigarette a remplacé la pipe, où le courrier électronique prévaut sur la correspondance par lettres et où le flash d'information est le produit qui marche le mieux dans les médias. Les articles de journaux sont de plus en plus courts et, dans les films, les images se succèdent à un rythme de plus en plus rapide." Un orchestre japonais a enregistré une version de la Cinquième Symphonie de Beethoven qui dure quatre minutes et quinze secondes de moins que d'habitude, et une pièce d'Ibsen autrefois longue de quatre heures n'en durait plus que deux dans une récente mise en scène à Oslo. Au XIVe siècle, la peste avait mis trois ans à se propager de la Sicile à Riga. En 2003, il a suffi d'un trajet en avion pour que le SRAS passe de la Chine au Canada. Là où hier il nous fallait dix minutes, il ne nous en faut plus que cinq aujourd'hui. Et pendant ces cinq minutes, nous cherchons à faire trois choses en même temps. Alors, se demande Eriksen, comment se fait-il que nous disposions de beaucoup moins de temps qu'auparavant ? Pourquoi, au lieu de profiter de notre temps libre, sommes-nous devenus les esclaves du temps-tyran ? Eriksen donne un exemple: le bouton qui accélère la fermeture des portes d'ascenseurs. Combien de fois avez-vous appuyé dessus ces derniers mois et comment pensez-vous avoir utilisé "ce gain net d'une centaine de secondes par semaine" ? Une chose est sûre : avec ces secondes économisées, on ne fait rien de constructif. La fable effroyable racontée il y a trente ans par Michael Ende dans *Momo* est devenue réalité : des "messieurs en gris" persuadent les hommes de ne pas perdre de précieuses minutes à chanter, à lire ou à aller voir des amis, et ce faisant privent leur vie de sens et de moments de répit. "De tout ce temps économisé, il ne leur restait jamais une miette. Le temps s'évanouissait mystérieusement." Dans le livre d'Eriksen, les "messieurs en gris" sont les grands prêtres des nouvelles technologies: les producteurs de logiciels toujours plus rapides et plus complexes ; les entreprises qui sortent des téléphones portables occupant toujours plus les moments libres de notre journée ; et les gourous d'une information fragmentée, superficielle et envahissante, assénée par la radio, par les écrans dans le métro, par les portables. Ces changements aboutissent ainsi à "un temps unique, maniaque, hystérique, qui ne tend vers aucun autre avenir qui ne soit l'instant d'après". Le temps économisé, nous le perdons dans des embouteillages sur des routes de plus en plus larges et encombrées, ou à répondre à des e-mails de plus en plus harcelants. Résultat : notre stress augmente et notre créativité diminue. Parce que "la nouveauté surgit de façon inattendue, quand on ralentit la gestion du temps, et sûrement pas quand on a des plannings bourrés de délais". Et les activités dites rapides cannibalisent les activités lentes (famille, lecture, vie privée). *Øyeblikkets tyranni* se veut un livre de propositions. "La vitesse, c'est parfait quand on en a besoin, assure Eriksen. Mais elle est contagieuse et produit des effets collatéraux désastreux." En fait, les propositions d'Eriksen pour communiquer "le plaisir du temps au ralenti" sont un mélange d'utopie ("Il faut repenser l'urbanisme dans l'optique d'une architecture de la lenteur", avec des rues tortueuses et la priorité donnée au trafic lent sur le trafic rapide) et de système scandinave ("La lenteur doit être protégée. Elle a besoin de mesures incitatives, d'aides publiques, de subventions"). Le plus probable, c'est que chacun d'entre nous trouve sa propre voie vers la lenteur, en éteignant son portable ou en se ménageant des oasis protégées réservées aux loisirs et à la vie affective. Le chemin d'Eriksen passe par la fière affirmation du droit à être injoignable. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard s'il n'y a dans cet article aucune déclaration de l'auteur: quand Eriksen n'est pas là, il n'est pas là, et il n'y a pas de portable qui tienne.

Question: Qu'est-ce que « l'hypervitesse » selon le sociologue, Thomas Hylland Eriksen ?**■ Lotte Damhuis, « Les TIC changent-elles notre rapport au temps ? », d'après un article paru dans la Lettre EMERIT n°58, juin 2009**

[...] Lorsqu'on parle du temps, on l'aborde intuitivement en termes quantitatifs, héritiers que nous sommes du "temps de l'horloge" amorcé au début de la période moderne et progressivement intériorisé tout au long de l'époque industrielle (Elias, 1996). Les innovations technologiques émergent avec la modernité ont eu pour effet de pouvoir "faire les choses plus vite" - que ce soit dans la production industrielle, dans les tâches ménagères ou dans les déplacements. Les premières technologies de l'information et de la communication - telles que l'imprimerie, le télégraphe ou le téléphone - ont ainsi accéléré la production et la dissémination de l'information.

L'accélération du temps, tant décriée aujourd'hui, est donc un processus lent qui trouve son origine dans une époque qui a mis en avant les valeurs de la raison et du progrès, diffusant une vision instrumentale du temps. Dans la continuité de ce processus, on peut entrevoir que les TIC (Internet, ordinateur, téléphone portable et autres) ne font qu'exacerber ce phénomène en réduisant drastiquement ce temps de diffusion de l'information et de la communication, tout en augmentant de manière exponentielle la quantité de connaissance produite. Selon cette perspective, la nouvelle figure temporelle du "just-in-time" ou du "temps réel" serait l'expression de la transformation des cadres temporels sous l'effet de la globalisation et des nouvelles technologies de l'information.

Si l'on peut affirmer, dans une visée quantitative du temps, que ces nouvelles technologies compriment le temps, réduisent à presque rien le temps des communications, et contribuent ainsi aux sentiments d'urgence et d'accélération du temps, des approches récentes ont été développées dans la littérature sociologique, afin d'aborder les temporalités et les technologies dans la pluralité de leurs manifestations, de leurs usages et de leurs interactions. Comprendre comment les TIC - et Internet en particulier - modifient les rapports au temps ou les temporalités sociales doit se faire en dépassant l'idée que le temps serait une catégorie statique ou univoque. Le temps est multiple, il se décline en plusieurs modalités - temps intérieur et subjectif, temps de la mémoire, temps narratif, temps physiologique - et ces différentes temporalités s'interpénètrent dans nos vies quotidiennes. [...]

Question: Selon Lotte Damhuis, quels bouleversements la révolution numérique a-t-elle entraînés ?

c - Vitesse et capitalisme

La crise agricole très grave (céréales, phylloxéra) des années 1880, la Grande Guerre, qui fit des centaines de milliers de victimes parmi les ruraux, le développement des techniques, des exploitations minières et des usines ont également joué un rôle prépondérant dans l'exode rural.

La productivité devient l'enjeu majeur du patronat et le capitalisme naissant a pour corollaire l'apparition de cadences infernales. XXIème siècle économie en temps réel, accélération des marchés.

■ La vitesse, le capitalisme et l'homme moderne.

Cycle : « Dictature de l'urgence », Marie-Jo Egger et Marc Gindre – Professeurs d'économie et de sciences sociales. 25 novembre 2015

[...] Nous avons beaucoup de temps pour nous, nous vivons plus longtemps, mais il nous semble toujours manquer de temps. Notre rapport au temps est spécifique selon l'époque, le lieu, la génération. Les inventions ont changé nos vies **mais ce ne sont pas ces inventions qui ont modifié notre rapport au temps.**

Le temps et le capitalisme

[...] B – **La logique des propriétaires du capital** : pour eux il y a urgence à rentabiliser le capital. Pour cela ils vont évaluer le coût d'opportunité, c'est à dire ce à quoi le propriétaire du capital renonce pour acheter une action ou une entreprise et en même temps il y a une prise de risque quand le propriétaire n'est pas certain de faire du profit. Il y a donc une certaine urgence à rentabiliser la mise de fonds. Par exemple une autoroute financée par des fonds privés se construira beaucoup plus rapidement que celle financée par des fonds publics car cette entreprise voudra encaisser les péages de suite. Les activités qui ont le taux de rentabilité les plus élevés sont celles qui ont un résultat immédiat pour une mise de fond modeste ou très faible, par exemple la restauration rapide. Le plus faible taux de rentabilité se rencontre dans la sidérurgie, le production industrielle.

C – Compétitivité et urgence. Les entreprises sont confrontées à la concurrence aussi elles se doivent d'avoir les délais les plus courts, les prix les plus bas. Il est nécessaire et impératif d'être compétitif, il faut donc chercher aux meilleurs prix les fournitures, les matières premières, il faut faire travailler les machines le plus longtemps possible (nuit, dimanche). Il faut chercher le coût du travail le plus bas possible. Pour la compétence souhaitée, il faut veiller à ce que le salaire donné rapporte le plus possible. Tout est mis en place pour plus de rentabilité, plus de production dans le meilleur délai au moindre coût et donc plus de profit. Exemple des caissières qui doivent scanner le plus grand nombre de produits dans le meilleur temps.

Au départ, fin 19ème siècle, les gens travaillent chez eux, à leur rythme mais le patronat va les faire sortir pour contrôler et imposer les cadences. Le chronomètre remplace l'horloge. C'est l'exemple de Ford au début du 20ème siècle. Le salarié n'a plus la maîtrise du temps. Les chaînes de montage abaissent le temps de fabrication et grâce à cette invention, la fabrication d'une voiture chez Ford passe de 12 heures 30 à 93 mn et le prix baisse de 850 à 260 dollars. Il y a conflit permanent entre travailleurs et salariés sur la gestion du temps ce qui a conduit à des sabotages pour ralentir la chaîne et aujourd'hui encore, il y a beaucoup de façons de tricher sur le temps de travail. Par exemple travailler sur Internet pour des recherches personnelles. La concurrence oblige le patronat à toujours chercher à produire aux meilleurs prix mais cette concurrence se fait aussi sur les délais : c'est en gagnant du temps qu'on a des parts de marchés supplémentaires mais il faut bien gérer pour ne pas avoir des stocks qui dorment. Travailler dans l'urgence est donc un argument pour gagner des clients et l'urgence devient un moyen de survie pour le capitalisme.

Le règne de l'urgence sur les marchés

A – L'ouverture des frontières et l'urgence. L'ouverture des frontières a exacerbé la concurrence et notamment à l'intérieur des frontières européennes. Cela fait le bonheur des consommateurs car on y gagne environ 200 € de pouvoir d'achat par mois. Mais pour survivre face aux entreprises européennes dans lesquelles le coût du travail est inférieur, les entreprises françaises doivent toujours plus chercher à garder les clients français en pratiquant des prix concurrentiels. Pour se démarquer des concurrents et quand les prix ne peuvent plus être baissés elles misent sur

l'innovation. Dans la confection 6 à 8 collections par an de 15000 unités en moyenne, vendues très rapidement et vite remplacées ; Il faut convaincre le client qu'il faut changer, que son vêtement n'est plus à la mode. Dans l'automobile, les modèles sont changés tous les 4-5 ans. Sur les chaînes de fabrication, zéro défaut, zéro retard, zéro absence. Les livreurs doivent rouler le plus vite pour livrer le plus de clients en un temps record. Les commerciaux aussi doivent voir le plus de clients potentiels dans leur journée.

B – Les évolutions technologiques récentes. En 2 centièmes de secondes, une information passe de France aux USA. Le temps de réaction des agents économiques s'est considérablement raccourci. Nous sommes de plus en plus réactifs. Le patronat nous a convaincu qu'il faut savoir réagir, s'adapter, être flexibles. L'immédiateté remplace l'urgence et la précarité est permanente. Nous devons être connectés en permanence, celui qui gagne est celui qui réagit avant les autres, pas de vie privée, pas de décrochage possible. On parle de nanosecondes pour les transactions financières. On n'hésite pas à engager 300 millions de dollars de travaux pour gagner 6 millisecondes entre Londres et New York (un câble sous la mer). Cet investissement servira aux banques, aux assurances pour réagir un peu avant les autres. La monnaie est devenue le temps, le temps est devenu la richesse.

C – l'évolution de la propriété du capital. Nous assistons à une dérégulation totale du capital : l'argent traverse les frontières à la vitesse de la lumière. Depuis les années 60 le capitalisme familial est devenu le capitalisme financier. Les grandes familles ont laissé la place aux entreprises anonymes. Et beaucoup de ceux qui possèdent les entreprises françaises ne sont pas domiciliés en France. Les entreprises affectent leurs profits aux propriétaires, c'est-à-dire aux actionnaires. Le coût réel de l'action s'affiche à tout moment. On rectifie de suite les stratégies si l'action baisse. Les employés travaillent dans un stress permanent créé par la peur que les prévisions ne soient pas réalisées. Cela fragilise les entreprises. Les choix des investissements se feront pour respecter l'objectif de pourcentage de profit promis aux actionnaires au lieu des investissements nécessaires à l'entreprise. Conclusion : la tyrannie de l'urgence est vraiment le produit d'une évolution du capitalisme, de la mondialisation et ce système est nécessaire pour la survie des entreprises.

L'urgence et l'homme moderne.

A – L'urgence a colonisé tous les aspects de notre vie.

La vie quotidienne : le capitalisme rêve d'un consommateur qui ne dormirait jamais, qui pourrait produire, consommer, travailler 24/24h. La trame de nos jours est grignotée par l'économie. Par internet nous pouvons acheter des choses nuit et jour, dimanche et jours fériés. Nous pouvons consulter nos mails dans notre lit, téléphoner aux toilettes ! En un clic, nous trouvons les meilleurs livres de l'année, les meilleurs films, leur côte, les meilleurs produits naturels pour la beauté, la santé ... Du coup sur la toile nous recevons des propositions pour ce que nous sommes censé aimer. Nous sommes des consommateurs à temps plein. D'ailleurs, nous dormons 2 heures de moins que dans les années 20.

B – La jouissance perverse de la gestion de l'urgence. On peut faire beaucoup de choses dans un temps réduit grâce aux nouvelles technologies et c'est une jouissance. Grâce à ces technologies on a l'impression de maîtriser le futur, de faire des retours en arrière en décommandant des choses, par exemple en divorçant et inventant une nouvelle vie. C'est un moyen de réassurance personnelle, de se dire « Je ne suis pas n'importe qui ». Témoignages de sociologues du travail : des personnes vont au-delà de leurs forces pour montrer qu'elles sont capables de faire tout ce qu'on leur demande et plus encore. L'urgence est comme un médicament utile et efficace. Par exemple contre l'anxiété car les temps morts sont les caractéristiques de la mort, « Tant que j'ai un agenda bien rempli, je ne peux pas mourir ». Les femmes ont plusieurs vies, mères, femmes, employées, c'est elles qui sont le plus concernées par l'urgence.

C – La douce tyrannie de l'urgence. Nous ne sommes plus sous l'emprise des religions, nous n'avons plus d'interrogation sur ce qui va se passer quand nous ne serons plus là. Tous les grands cadres idéologiques se sont effondrés. (le communisme par exemple) Sans ces balises, ces cadres, difficile de se projeter dans la vie c'est alors à nous de nous construire un avenir. Pour ce faire, nous sacralisons le présent et nous allons chercher, nous allons accumuler des activités pour donner un sens à notre vie. C'est un grand vide qu'il nous faut remplir. Nous sommes les clients d'entreprises qui sont elles aussi dans l'urgence. Et la force du capitalisme n'est pas prête de faiblir : il convainc les gens qu'ils sont libres, qu'ils méritent d'être propriétaires, de partir en vacances, qu'ils sont efficaces mais qu'ils doivent être disciplinés et que le bonheur individuel est à ce prix. Multiplier les activités c'est très satisfaisant et gratifiant mais c'est aussi le moyen de ne pas se poser de questions existentielles, sur notre vie, notre mort. Dans cette histoire nous sommes tous des gagnants et des perdants : réussite au travail et échec conjugal – angoisse dans une filière noble au lycée et réussite dans une filière plus modeste.

Question: Repérez les idées essentielles du texte

■ Bihr Alain, Capitalisme et Rapport au temps. Essai sur la chronophobie du capital

[...] C'est en ce sens que l'on doit entendre la formule proverbiale : « le temps, c'est de l'argent ». Il faut comprendre que le temps coûte par principe de l'argent au capital, que le temps est pour lui toujours du temps perdu. Autrement dit, le temps, voilà l'ennemi du capital, qu'il lui faut réduire (contracter) au minimum en l'accélégrant autant que possible, à défaut de pouvoir le supprimer. Et c'est ce à quoi il s'emploie :

Dans son procès de production tout d'abord. L'accélération du procès de production concerne les deux faces de ce procès

- Accélération du procès de travail : hier par le taylorisme et le fordisme ; aujourd'hui par l'automatisation et l'automatisation des moyens mécaniques de travail, permettant d'augmenter la fluidité et la flexibilité du procès de production.
- Accélération du procès de valorisation du capital, à laquelle contribue celle du procès de travail ; mais qui implique en plus l'accélération de la rotation du capital fixe. Ce qui implique tout aussi bien l'extension de la durée d'utilisation des équipements pour en accélérer l'usure matérielle, donc l'amortissement (l'idéal étant la production en continu) impliquant l'extension continue du travail posté ; que l'accélération de leur usure morale (de leur obsolescence, avec ce que cela implique d'inévitable gaspillage de travail social).

Et cet impératif d'accélération domine encore davantage le procès de circulation du capital. Comme le dit Marx, « *le capital tend nécessairement à circuler sans temps de circulation* » [5], donc à réduire au minimum ce temps, en augmentant au maximum sa vitesse de circulation. Ce qui implique notamment :

- le développement des voies de communication et des moyens de transports, notamment l'augmentation constante de leur vitesse ;
- la concentration spatiale grandissante des unités de production, de leurs éléments (matériels et personnels) et des marchés, engendrant une urbanisation accélérée des populations et des activités ; ces deux premiers facteurs impliquant un réaménagement complet de l'espace : le capital cherche à réduire/détruire le temps à travers l'espace ;
- le développement du crédit sous toutes ses formes : crédit intercapitaliste (crédit commercial, crédit bancaire, crédit titrisé), crédit à la consommation (pour les salariés), crédit public, etc. « *Le capital tend nécessairement à circuler sans temps de circulation, et cette tendance représente la base de toutes les formes capitalistes de crédit.* »

2. Là encore, la subordination de l'ensemble de la pratique sociale aux nécessités de la reproduction du capital, autrement dit l'appropriation capitaliste de la pratique sociale, va conduire à généraliser cet impératif d'accélération du temps bien au-delà de la seule sphère économique [7]. Bien plus, elle va ériger cette nécessité en vertu, en donnant naissance au culte de la vitesse dont Paul Virilio a montré qu'il est l'une des caractéristiques majeures de l'hypermodernité occidentale : dans tous les domaines, tout doit s'effectuer vite et de plus en plus vite, le plus vite possible. La durée, la lenteur, le contretemps tendent à devenir insupportables ; et l'impatience est elle-même érigée en vertu.

3. La conséquence globale de cette généralisation de l'impératif d'accélération du temps et du culte de la vitesse est le rétrécissement de l'horizon temporel. Par horizon temporel, j'entends la durée du temps à venir (donc la part de l'avenir) sur laquelle nous sommes prêts à parier pour engager une action, que nous intégrons comme dimension dans la préparation (la conception, la décision) et l'exécution de cette action. C'est en quelque sorte la part de l'avenir que nous intégrons (mentalement et pratiquement) dans le présent ; par conséquent la part de l'avenir à laquelle nous donnons existence, que nous rendons réelle (au sens d'actuel et d'effectif) au sein du présent. C'est sur fond de cet horizon que nous explorons, imaginons, construisons les différents possibles ; en choisissant parmi eux ; et en élaborant par conséquent nos stratégies et nos tactiques d'action.

L'accélération du temps réduit nécessairement cet horizon temporel. En effet, exiger que le temps s'accélère, que les choses se fassent le plus vite possible, c'est nécessairement restreindre (contracter) au minimum cette part du futur actualisée dans le présent. L'idéal étant que les choses se fassent instantanément, en « temps réel » comme on dit aujourd'hui. Dès lors, on comprend que Georges Soros, le dirigeant de Quantum Fund, un des principaux *hedge funds* (fonds spéculatifs) ait pu déclarer que, pour lui, « le long terme, ce sont les dix minutes à venir ». C'est que les marchés financiers, notamment dans leur dimension spéculative, sont des marchés fonctionnant en permanence (24 heures sur 24 et 365 jours par an) en « temps réel », c'est-à-dire à la vitesse des communications télématiques) soit en définitive quasiment à la vitesse de la lumière.

En fait ce temps réel est un temps profondément irréel, puisque l'une des dimensions constitutives du temps et de notre rapport au temps, l'avenir, se trouve atrophiée sinon quasiment amputée. Et ce n'est pas la moindre contradiction du capitalisme que, d'une part, avoir ouvert le champ des possibles en nous libérant du poids de la tradition reconduite aveuglément ; pour, d'autre part et simultanément, refermer ou du moins singulièrement rétrécir ce champ en nous privant de l'horizon qui en permet le déploiement.

Conclusion : La chronophobie du Capital

Au terme de cette analyse des rapports du capitalisme au temps, on se rend compte combien le capitalisme est ennemi du temps. Ce qui me conduit à parler d'une véritable chronophobie du capital. Le temps, voilà l'ennemi pour le capital ; ennemi qu'il ne peut certes jamais vaincre, mais qu'il va chercher constamment à réduire. Doublement. D'une part par l'unidimensionalisation du temps : le temps réduit tendanciellement au seul présent. Le capitalisme abolit le passé au nom du présent et du futur ; et simultanément le futur au profit du présent. Seul subsiste en définitive le présent érigé en seul « temps réel ».

D'autre part – mais ceci n'est que la conséquence de cela – par la dictature de l'immédiat : alors que le temps est par définition la dimension de la médiation, qu'il n'existe que sous la forme de l'intermédiation du passé, du présent et de l'avenir, le capitalisme institue une dictature de l'immédiat, donc là encore du présent. Ce qui ne fait que redoubler l'irréalité du soi-disant « temps réel ».

Pour parfaire ma démonstration, il conviendrait de la compléter en montrant comment une société post-capitaliste (communiste) devrait et pourrait réhabiliter le temps, en privilégiant la dimension du futur, qui est celle de l'utopie. Mais, outre qu'une telle société relève elle aussi, pour l'instant de l'utopie (elle ne s'est encore réalisée nulle part), le lecteur m'accordera que ce ne peut être là que l'objet d'un autre article.

■ Roger Vailland, 325000 francs, 1955

Busard travaillait maintenant grille levée. « Je ne me rappelle pas ne pas avoir rétabli le coupe-circuit, se disait-il. Je ne me rappelle pas non plus l'avoir rétabli. Peut-être l'ai-je rétabli, mais il ne fonctionne plus. Est-ce possible qu'il ne fonctionne pas ? Les courants électriques sont sournois; ils finissent toujours par passer quelque part. Ce qui est sûr c'est que le courant passe, même quand la grille est levée. J'ai pourtant rétabli le coupe-circuit. Non, je ne l'ai pas rétabli. Oui, je l'ai rétabli. Je ne sais plus. »

Il détacha, trancha, sépara, jeta, guetta le voyant.

Le petit temps gagné, à ne pas lever et baisser la grille, lui fit le même effet que quand on pose un fardeau. Il était plus léger, il respirait mieux. Mais il pensait: « Je dois arrêter la presse et remettre le coupe-circuit. »

Il sentait cela très vivement. Il savait tout du danger de travailler sans dispositif de sécurité. Rien qu'à y penser, il sentait dans sa main le broiement du moule qui se referme. Mais il se dit aussi :

« Si je replace le coupe-circuit, je perds plus d'une minute, j'ai l'amende et je n'aurai pas fini demain à huit heures. »

C'était absurde. Qu'il fabrique 201 780 carrosses au lieu de 201 960, qu'il gagne 324 700 francs au lieu de 325 000, cela ne pouvait plus rien changer à son destin. Il aurait même pu quitter l'atelier immédiatement. Il avait déjà gagné la caution exigée par le propriétaire du snack-bar. Le calcul n'était pas à quelques centaines de francs près. Mais c'était la dernière chose qu'il pût avoir la présence d'esprit de penser. Depuis six mois et un jour, tout son comportement était réglé sur un but unique : fabriquer 201 960 carrosses-corbillards, en 2 244 heures de travail, pour gagner 325 000 francs. S'il avait conçu qu'il était possible de transgresser, il y a longtemps qu'il aurait déclaré forfait. Il se dit encore :

« Si j'ai replacé le coupe-circuit, c'est le système qui est détraqué. Je dois stopper, attendre huit heures du matin, attendre que les mécaniciens aient réparé, attendre combien d'heures ? combien de jours ? »

Il trancha, sépara, jeta, guetta que le voyant s'allume, détacha les carrosses jumelés...

« Je vais me faire pincer les doigts. Je ne dois pas me faire pincer les doigts. »

Il mit une extrême attention dans son travail.

Le moule restait ouvert dix secondes. La main ne restait engagée dans le moule que quatre secondes.

Il accéléra le mouvement. C'était le plus, sûr. Il compta les secondes à haute voix. Il parvint à détacher les carrosses en trois secondes, puis en deux secondes et demie. Il se gagna ainsi une marge de sécurité, de sept, puis de sept secondes et demie.

S'il avait eu la petite boîte de maxiton que naguère il laissait toujours dans la poche de son bleu... Mais depuis la nuit chez Jambe d'Argent, il s'était interdit de reprendre du maxiton. Il avait attribué à l'excès de maxiton la fringale qu'il avait eue, après le premier verre de rhum, d'en boire coup sur coup beaucoup d'autres. Il avait souffert de maux de tête pendant deux jours...

Maintenant, il regrettait amèrement d'avoir jeté la boîte de maxiton dans le massif d'hortensias, devant le baraquement de Marie-Jeanne.

Il compta de nouveau les secondes. Il continuait de détacher les carrosses en deux secondes et demie, trois secondes...

Il pensait aussi que la vivacité du geste et l'extrême attention qu'il exigeait, contribueraient à l'empêcher de s'endormir. Il essaya de se maintenir au même rythme, mais sans compter les secondes, sur le mouvement acquis.

Il regarda la grande horloge : une heure dix. Il réveillera le Bressan à trois heures.

Quand il regarda à nouveau l'horloge, elle marquait deux heures moins dix. Il compta à haute voix le temps que la main demeurait dans le moule : quatre secondes. Il dépassait même légèrement les quatre secondes. Il pensa :

« Je vais me faire pincer les doigts. »

Il espéra une diversion ; par exemple que la presse entièrement automatique se dérangerait de nouveau. Il guetta le déclenchement du bruiteur. Cela dura un bon moment. Il regarda de nouveau l'horloge : deux heures cinq. Il compta : sa main resta tout près de six secondes dans le moule.

Il pensa :

« C'est absolument sûr que je vais me faire pincer les doigts. »

Il espéra qu'un autre ouvrier se ferait pincer les doigts avant lui. Il entendra le cri. Il lâchera la presse pour se précipiter au secours de l'autre. Dans ces cas-là tous les ouvriers de l'atelier abandonnent leurs presses et courent au secours du blessé. Il fera comme les autres. Le temps que la voiture ambulance arrive, l'horloge marquera trois heures. Sauvé.

Il regarda l'horloge : deux heures vingt-cinq. Il compta: sa main restait six secondes et demie dans le moule. Il trancha la carotte, sépara les carrosses. Il dit à voix haute :

« Assez plaisanté ! »

Il jeta dans la caisse les deux carrosses symétriques. Il décida : «Je vais replacer le coupe-circuit... Sauvé ! » Le voyant rouge s'alluma. Il détacha, trancha, sépara, jeta, détacha, trancha...

L'horloge marqua deux heures quarante-deux. Il poussa un cri. L'ouvrier de la presse la plus proche se trouva tout de suite près de lui. La main était engagée jusqu'au poignet dans le moule fermé.

Busard avait la bouche grande ouverte, comme pour hurler, mais aucun bruit n'en sortait. L'ouvrier passa les mains sous ses épaules pour le soutenir.

Le moule s'ouvrit. Busard s'affaissa contre la poitrine de l'ouvrier.

Les autres accouraient. L'un d'eux était déjà au téléphone. Le Bressan dormait toujours.

La main tout entière était broyée. Une pression de plusieurs milliers de kilos. Des brûlures jusqu'au coude : un volume de matière en fusion exactement égal à celui de la chair et des os qui emplissait le moule avait fusé par les joints.

On lui fit un garrot. L'ambulance arriva. Les autres ouvriers retournèrent à leurs presses.

■ Charlie Chaplin, *Les Temps Modernes*, 1936



■ Le prix de la vitesse par Ulysse Baratin, 25 février 2019, *Mediapart* Commentaire du texte d'Alexandre Laumonier, 4.(2019)

L'argent se nomme aussi liquidité. Il coule, se répand et se doit d'être disponible vite. Alexandre Laumonier tire de cette circulation une chronique vraie de l'accélération des marchés financiers. 6 et 5, précédents ouvrages de l'auteur, avaient déjà fait le récit coloré des mutations technologiques du capitalisme. Avec 4, il traite d'une nouvelle étape de la transformation intégrale du monde par l'homme. Le compte à rebours continue. [...]

Avec patience et détails, Alexandre Laumonier nous raconte la plus récente des phases d'expansion de la haute finance, du début du deuxième millénaire à nos jours. Expansion d'autant plus inquiétante qu'elle lie perfectionnement technologique et sens aigu de l'entreprise. On suit ainsi dans cette enquête les affrontements et innovations des firmes et acteurs œuvrant à accélérer la circulation de données financières à travers le monde.

Ce récit tissé d'entretiens et de descriptions est d'une étrangeté romanesque. Mais un romancier aurait-il pu imaginer un univers aussi vertigineux que le nôtre ? Car tout est vrai dans cette histoire du «trading à haute fréquence». Oubliez les traders dans les fosses des bourses ! La haute fréquence, c'est l'informatisation des transactions financières grâce à des algorithmes permettant de multiplier les ventes et achats d'actions en un temps record. Pris individuellement, chaque vente dégage peu de bénéfice. Mais si plusieurs milliers d'opérations peuvent s'effectuer en à peine une seconde... les gains deviennent vite substantiels. On est assez loin des investissements de long-terme ! Avec minutie et ironie, Alexandre Laumonier nous conte la dissociation de l'économie financière et de celle que l'on dit réelle.

Si chaque vente génère du profit, autant ne pas perdre de temps. En Europe, les marchés financiers étant ouverts de 9h30 à 16h, gagner une microseconde peut potentiellement faire gagner 400.000 dollars de plus par jour. Dans la mesure où ces transactions réclament une célérité absolue, le télégraphe n'est pas la meilleure option. À vrai dire, même le réseau de fibre optique a été dépassé. Voilà venue la domination des micro-ondes. L'implantation de ce nouveau réseau constitue le sujet du livre. Cette épopée capitaliste contemporaine méritait d'être contée. Tant sont compétitives ces firmes luttant pour gagner la microseconde qui les imposeront sur les marchés. Or, et c'est là que le

récit d'Alexandre Laumonier prend du volume, faire circuler ces données réclame un réseau de hauts pylônes. Et l'un des points stratégiques de ce réseau se situe dans une zone au nom difficile à prononcer, naguère bourbeuse, donc semi liquide (!) et située en Belgique, non loin de Dunkerque. Ça s'appelle les Moères. Et c'est là que commence 4 : « En investissant 6,5 millions d'euros dans une infrastructure haute de 243,5 mètres dans les Moères, cette société gagna plus ou moins 10 microsecondes de temps de latence, soit 0,00001 seconde, soit cent fois moins de temps qu'il n'en faut à un être humain pour cligner de l'œil. La "valeur" d'une seule microseconde était donc, en 2013, de 650.000 euros. »

La course ne prend jamais vraiment fin. Chaque concurrent devançant l'autre par une nouvelle avancée. Dans cette succession d'innovations se périssant les unes les autres, voyons une métaphore de notre monde. Les flux vont au plus vite et, comme par contamination, les infrastructures se périssent au cours de l'obsolescence la plus frénétique. Avec un tel sujet, on aurait pu craindre un style tentant de singer son objet. Au contraire, le texte prend le temps, digresse et confronte l'hypermoderne au plus archaïque en ramenant en mémoire des épisodes de l'histoire des communications.

En filigrane, tout ce livre en dit long sur la vanité ou le côté publicitaire de la dématérialisation. Car la matérialité n'est jamais que déplacée ailleurs. Loin de nos écrans par exemple. L'auteur fait redescendre sur terre cette promesse typique du XXI^e siècle. En effet, la vitesse exige de maîtriser l'espace. Pas de micro-ondes sans le réseau de pylônes! Hélas, aller d'un point A à un point B au plus vite place souvent les entreprises concurrentes sur les mêmes tracés. Pour gagner du temps, les pylônes doivent bien s'aligner jusqu'aux data centers. D'où la nécessité d'édifier ces tours d'acier là où il y a de la place : « À partir de la fin 2010, la concurrence allait commencer à être rude entre ces divers réseaux qui, du fait qu'ils tentaient tous de relier les mêmes marchés, devaient donc installer leurs antennes sur les mêmes infrastructures avoisinant la ligne droite. » Construire la vitesse demande d'aller vite !

4 mêle économie et histoire récente des nouvelles technologies. Cet aspect provoque un léger vertige. En 2018, la transmission optimale de donnée de marché avait selon l'auteur atteint entre Chicago et le New Jersey « 4,002 millisecondes, soit seulement 25 microsecondes de plus que la vitesse théorique de la lumière dans le vide, seuil indépassable d'après la physique d'Albert Einstein. » En ligne de mire, l'immédiateté des transmissions. Elle permettrait enfin d'avoir une salle de marché ayant aboli les obstacles physiques. En somme, rien de plus utopique que le capitalisme.

Cette mise en récit d'une compétition prend une tournure ethnographique, sorte d'amusement distant pour l'ethnie du trading à haute fréquence. Ses membres oscillent entre décontraction et cupidité, ingéniosité et goût du jeu. Bref, des garçons palpeurs de sommes folles certes mais planificateurs rusés plus que loups flambeurs... Pas de cocaïne mais un fumet de mythologie hacker. Souvent, il s'agit d'informaticiens russes émigrés à New-York. Toute communauté a ses rêves et fantasmes. L'auteur le relève incidemment quand il remarque dans des spacieux bureaux londoniens « une réplique de la fusée Apollo ». La première à avoir transporté des humains sur la lune... La course à la vitesse se comprend alors comme réplique ou continuation de celle aux étoiles. Il s'agit toujours d'aller outre. Ceci étant dit, le terme de « course » (sympathique) pourrait être remplacé par celui de « conquête ». Et la dimension militaire des opérations surnage à de nombreuses reprises. Car l'installation du réseau de pylônes s'inscrit dans un processus plus vaste.

En apparence, Alexandre Laumonier se refuse à juger. Mais les jeux de correspondances qu'il crée ne laissent pas de place au doute. À travers l'entreprise mercantile se lit aussi la volonté toute moderne de dépassement de la nature. Tout a commencé on l'a dit dans les Moères, où se trouve l'un des fameux pylônes. Or cette région fut asséchée au fil des siècles grâce à un système de canaux. Comme si, de ce réseau originel à celui du trading à haute fréquence subsistait une même logique de modelage intégral du monde par l'homme. Incrustés au fil des pages, ces jeux de correspondance entre passé et présent finissent par dessiner la réalité d'un projet global d'occupation de l'espace et, maintenant, des airs.

Alors, la Bourse, disparue ? Non, présente et plus que jamais quoique déplacée et éclatée. Avis à celles et ceux qui s'en sont pris au Palais Brogniart lors des émeutes de novembre : autant faire des trous dans l'eau. Mieux vaut aller dans les Moères !

■ Alexandre Laumonier, 4, (2019)

[...] Le lendemain matin, le port de Douvres baignait dans une brume translucide, qui se leva peu à peu alors que le premier ferry de la journée quittait les blanches falaises anglaises pour se diriger vers Calais. Dans le détroit du pas de Calais pointaient à l'horizon des dizaines de bateaux qui naviguent avec lenteur, au-dessus desquels les ondes radio des traders à haute fréquence filent à la vitesse de la lumière. Dans ce détroit où les pionniers des transmissions sans fil expérimentèrent pour la première fois les technologies aujourd'hui utilisées par ces traders, la facilité et la rapidité avec lesquelles les données des marchés financiers transitent par-dessus le dos de la mer tranchent avec la violence des obstacles auxquels sont confrontés ceux et celles qui veulent également traverser la Manche sans avoir de laissez-passer : les « migrants » qui tentent de gagner le Royaume-Uni en se dissimulant dans des camions de marchandise, eux-

mêmes transbordés par des bateaux. Le port de Calais, encerclé de grillages et de militaires, est équipé de toute une série de dispositifs destinés à les traquer, comme ces détecteurs de CO² et de battements de cœur, qui permettent de déceler une présence humaine dans les poids lourd. Le contraste entre les airs et la terre est plus saisissant encore le long de la route nationale qui quitte le port pour rejoindre l'autoroute E40: un long couloir en ligne droite ceint de clôtures en barbelé conduisant à un camp, la tristement célèbre Jungle de Calais, où jusqu'à 10 000 réfugiés survécurent et au-dessus de laquelle passait autrefois l'un des réseaux radio destiné aux trading à haute fréquence, sans vraiment avoir toutes les autorisations légales pour franchir la Manche. Dans le nord de la France, et désormais en Belgique, les lignes droites des données de marché croisent celles de migrants dont les trajectoires, cartographiées par l'Agence des Nations unies pour les réfugiés, forment de longues lignes dont beaucoup mènent droit à cette région de l'Europe devenue critique.

La contiguïté des réfugiés et des traders, dans ce territoire particulièrement sensible pour les uns comme pour les autres, n'a pas échappé à WorldWide Tribe, une organisation humanitaire anglaise. En décembre 2015, ces militants décidèrent d'installer un nouveau réseau Wi-Fi dans le camp pour que ses «habitants» puissent rester en contact avec leurs proches restés au pays. Informés de la possible présence des paraboles des traders dans les environs, ils étudièrent la possibilité d'utiliser un bond en faisceau hertzien entre un bâtiment élevé de Calais et la Jungle.

Ce bond leur aurait permis d'acheminer Internet jusque dans le camp, où le réseau aurait ensuite été distribué grâce à une antenne installée sur un petit pylône, lui-même érigé sur le toit d'un van surnommé the miracle street trader. «Beaucoup de bâtiments du nord-est de Calais permettent une ligne de mire parfaite avec la Jungle», explique un responsable de l'organisation. «On s'est donc demandé comment contacter les gérants des immeubles pour utiliser leurs toits, et si des traders à haute fréquence seraient d'accord pour partager leur espace en haut de ces immeubles.» Jump Trading et McKay Brothers avaient en effet des licences de fréquences à Calais, à quelques kilomètres de la Jungle. Mais quand WorldWide Tribe commença à réfléchir aux faisceaux de micro - ondes pour aider les réfugiés, les traders avaient déjà déserté la cité calaisienne pour s'installer plus au nord : les paraboles de McKay Brothers avaient pris place dans le port de Dunkerque depuis 2014, et Jump s'était offert le vieux pylône d'Houtem l'année précédente, deux sites plus proches des lignes droites optimales entre Francfort et Londres que ne l'était Calais.

Lorsque la Jungle fut finalement démantelée en octobre 2016, ce fut au tour des réfugiés de se déplacer plus au nord, vers ces mêmes sites où les traders avaient déjà migré, mais pour des raisons opposées. Les traders s'étaient peu à peu rapprochés des lignes droites reliant les marchés pour gagner quelques micro-secondes là où les migrants, en empruntant les mêmes chemins septentrionaux, commencèrent à s'éloigner de la seule ligne droite qui leur permettait de perdre le moins de temps possible pour rejoindre l'Angleterre : la route maritime Calais-Douvres.

[...]Ceux et celles qui ont parcouru des milliers de kilomètres, depuis l'Afghanistan, la Syrie, le Darfour, l'Irak ou l'Érythrée, pénètrent alors dans un paysage monotone et étrange où, soudainement, routes, canaux et sentiers sont parfaitement rectilignes et mènent droit vers le plat pays : les nouvelles terres des Moères. Pour être le plus discret possible et éviter d'affronter les forces de l'ordre belges, qui ont ordre de les empêcher de pénétrer dans le Royaume, des familles de réfugiés traversent désormais le polder de nuit. «Ils passent par ici parce que les lumières les aident à se repérer, comme elles sont juste à la frontière... », explique un paysan d'Houtem. Ces lumières ne sont pas celles de l'éclairage public, rare dans les environs, ni celles des fermes environnantes, trop basses. Elles émanent d'une infrastructure filiforme verticale, une fine tour visible de loin grâce aux feux de balisage rouges qui en signalent la présence dans l'obscurité, un ancien pylône de communication de l'armée américaine qui a aujourd'hui une double vie : en journée, il est utilisé pour envoyer des signaux radio transportant des données de marché en ligne droite vers Londres, à la vitesse de la lumière, puis, au-delà, vers la ville des lumières qu'est Aurora ; de nuit, lorsque les marchés financiers européens sont fermés, il devient lui-même un signal, un faisceau lumineux, point de repère visuel et sublime dont tirent profit des réfugiés pour traverser lentement une frontière. Dans l'horizon réticulaire des Moères, un fin monolithe de fer illuminé, souvent indiscernable de jour, prouve que les infrastructures du trading à haute fréquence peuvent avoir une utilité sociale, nocturne, discrète mais tangible, du moins pour ceux et celles qui sont en quête d'un monde acceptable où les microsecondes n'ont aucune valeur.

Bruxelles-Paris-Houtem, août-décembre 2018

3 – Et si au XXIème Siècle, la lenteur devenait «tendance»?

L'engouement pour de nouvelles disciplines (pilates, yoga, tai chi...), de nouvelles pratiques (slow-food, slow sexe, slow tourisme...) laisse supposer que contrairement aux idées reçues, l'hyper vitesse ne fait pas l'unanimité. Entrons-nous dans l'ère de la « slow attitude » ?

■ Europe 1, Marthe Ronteix, « Six conseils pour adopter la "slow attitude" »

"En retard, en retard, j'ai rendez-vous quelque part." Contrairement au *Lapin d'Alice aux Pays des Merveilles* qui court sans cesse après le temps, la "slow attitude" invite à ralentir, contempler et prendre son temps.

Regarder son café couler tranquillement, prendre un bain, apprécier de s'ennuyer... Tous ces moments font partie de la "slow attitude", un nouveau mode de vie qui promeut les bienfaits de la lenteur. Dans un monde marqué par la vitesse et l'efficacité, le fait de prendre son temps, de paresser est souvent vu comme négatif. Pourtant, les partisans de ce mode de vie affirment qu'il améliore la qualité de vie et qu'il permet, à terme, d'être plus performant. En ce 21 juin journée internationale de la lenteur, Europe 1 a compilé quelques conseils pour vous aider à ralentir et à apprécier.

Qu'est-ce que la "slow attitude" ? Ce mouvement - popularisé en 2005 par la publication de *L'Éloge de la lenteur* (Poche Marabout) du journaliste canadien Carl Honoré - a pris son essor ces dernières années dans des domaines aussi variés que la gastronomie, la science, le marketing, le design ou encore la santé.

Cette philosophie promeut les avantages de prendre son temps au lieu de courir sans cesse après lui. Car de cette course effrénée, "il résulte un constant décalage entre ce que nous attendons de la vie et ce que nous en obtenons, lequel nourrit le sentiment que nous n'avons jamais assez de temps", analysait Carl Honoré auprès de *L'Express* en 2005. Alors pour remédier à cette frustration, il conseille "de trouver un meilleur équilibre entre activité et repos, travail et temps libre." C'est là le principe même de la "slow attitude".

1 - Priorisez vos tâches et apprenez à relativiser

Le linge attend d'être étendu dans la machine à laver ? Vous n'avez pas envoyé le mail que vous avait demandé un collègue ? Vous devez prendre rendez-vous chez le dentiste ? Autant de tâches qui vous incombent et pourtant, elles peuvent bien attendre. Pour vous soulager, apprenez à relativiser leur importance. Pour cela, posez-vous les bonnes questions : Cette tâche est-elle vraiment urgente ? Est-elle vraiment utile ? Puis-je la déléguer ? Autre astuce, prenez quelques minutes pour faire une liste par ordre d'urgence de ces tâches et prévoyez des temps de pause.

Dans votre "to-do" liste du jour, n'hésitez pas à ajouter des "tâches" pour vous détendre comme "prendre 10 minutes pour boire mon café dans le jardin", "aller faire un câlin à mon fils", "faire une sieste de 20 minutes". Et si vous ne parvenez pas à effectuer toutes les tâches de votre liste, remettez-les à demain !

2 - Faites des siestes

Cela peut paraître contre-intuitif et pourtant faire une sieste ne fait pas perdre de temps. Dormir entre 10 minutes et 30 minutes, entre 13 et 16 heures a des effets positifs comme l'amélioration de la vivacité intellectuelle. Une étude de la Nasa (parue en 1995, en anglais) a même montré que les pilotes de Boeing 747 qui faisaient une sieste de 40 minutes (dont 25,8 minutes de sommeil en moyenne) voyaient leur vigilance améliorée de 34% par rapport à ceux qui ne dormaient pas.

En revanche, une sieste de plus d'une heure aurait des effets néfastes avec une sensation de difficultés à "émerger". Il faut savoir prendre son temps sans pour autant tomber dans l'apathie.

3 - Apprenez à vous ennuyer

Savoir laisser son esprit vagabonder en regardant par la fenêtre semble inné, et pourtant. Peu de gens s'autorisent à avoir des moments d'inactivité alors que cela a diverses vertus. Par exemple, l'ennui développe votre imagination et votre créativité. Le fait de faire une activité répétitive et automatique permettrait à l'esprit de laisser émerger des idées nouvelles, selon une étude britannique détaillée par le magazine *Sciences Humaines*. Au cours de l'un de ces moments de réflexion, vous vous découvrirez peut-être une nouvelle passion.

S'ennuyer permet également "d'entendre sa petite musique à nulle autre pareille, accueillir les signes et les songes qui, pour l'âme, sont plus fiables que les cartes routières et les GPS", détaille poétiquement Jacqueline Kelen, auteur de *L'Esprit de solitude* (Albin Michel), auprès de *Psychologies Magazine*. Autrement dit, vous allez prendre le temps de l'introspection et mieux vous comprendre en vous écoutant davantage.

4 - Appliquez la règle des 80/20

Pas de panique, il n'y a aucun calcul savant à faire. Cette règle signifie simplement que 80% des résultats proviennent de seulement 20% de nos efforts. S'épuiser à la tâche n'aurait donc pas plus d'effet que de se concentrer pleinement sur une seule. Ce principe, dit de Pareto (du nom de son auteur), est issu du domaine économique mais il peut s'appliquer aussi à la vie personnelle. Il invite à se recentrer sur ce qui est vraiment utile plutôt que de se perdre dans 1.000 petites choses à faire qui auront finalement peu d'impact sur notre quotidien.

5 - Déconnectez-vous des écrans

Les écrans ont de multiples effets néfastes sur notre santé. Ils réduisent notamment notre capacité de concentration, nous empêchent de nous endormir ou encore nous rendent parfois accros. Il faut dire que le système de notifications sur nos smartphones nous incite à rester connectés et à être toujours au courant de tout, dans la minute.

La "slow attitude", au contraire, recommande de s'éloigner des smartphones, tablettes et autres écrans pour passer plus de temps à faire des activités "réelles". Un besoin que Google même a saisi puisque le géant du web va proposer un logiciel permettant de traquer le temps que l'on passe sur les différentes applications et de le limiter.

Et si vous délaissez vos écrans, vous aurez plus de temps à consacrer à vos proches pour un dîner en famille, une discussion enflammée ou tout simplement regarder les étoiles ensemble.

6 - Reconnectez-vous à la nature et mangez mieux

L'alimentation est l'un des principes clés du mouvement "Slow". C'est d'ailleurs autour d'elle que la tendance est née. Dans les années 1980, le critique gastronomique italien Carlo Petrini a voulu répondre à l'implantation d'un MacDonald's à Rome en créant ce mouvement. La "Slow Food" est devenue depuis une véritable organisation internationale. Elle vise à promouvoir une alimentation variée, locale et en pleine conscience. Ce n'est pas pour rien si son symbole est un escargot.

Dans votre quotidien, vous pouvez appliquer ces principes en achetant des produits bruts en circuit court plutôt qu'en grande surface et en respectant la saisonnalité. La "Slow Food" invite également à passer plus de temps en cuisine, pour retrouver le goût des produits mais également le plaisir de faire vous-même.

Les trois informations à retenir :

- S'ennuyer permet de développer sa créativité et d'être plus à l'écoute de ses propres besoins
- Mieux vaut se concentrer sur une seule tâche que de se disperser dans une multitude d'activités qui auront moins d'effets
- Retrouver le chemin de la cuisine pour cuisiner vous-même des produits locaux et de saison pour avoir la satisfaction de faire les choses vous-même

■ La « slow attitude »

<https://www.ina.fr/video/4443398001030>

Question: D'après ces deux documents, qu'est ce qui caractérise la « slow attitude » ?

■ *Le Parisien*, 15 janvier 2019, article en partenariat avec Simba (vente de matelas)

Les réseaux sociaux sont formels : l'hyper activité est la clé du bonheur! Une vie réussie, c'est un job kiffant, un couple épanoui, des sorties et des activités démentes... Le tout en restant connecté! Quel stress! Et si on ralentissait ?

■ La slow life attitude : qu'est-ce que c'est ?

Dans les années 1980, le concept de fast-food s'impose en Europe, au grand dam de certains puristes. Le journaliste gastronome italien Carlo Petrini lance la contre-offensive, en créant la Slow Food. L'idée générale est de renouer avec le plaisir de cuisiner... et de déguster. Ce contre-mouvement gourmand n'empêchera pas le monde de continuer à accélérer. Heureusement, la résistance s'est organisée ! Aux USA, on voit par exemple apparaître le Slow Parenting dans les années 2000. Il s'agit alors de ralentir le rythme frénétique imposé aux enfants, notamment à l'école. La Slow Life attitude se développe aussi au travail (slow business), en vacances (slow tourism) ou... dans le couple (slow sex) ! Le principe de la Slow Life est tout simple : on apprend à ralentir.

Inspirez, soufflez... déconnectez !

Adopter la Slow Life Attitude, cela commence par rompre le lien (souvent toxiques !) avec nos écrans. Plutôt que d'échanger avec vos proches par textos et par réseaux interposés, renouez avec de vraies conversations. Donnez-leur rendez-vous autour d'une tasse de thé ou d'un déjeuner healthy pour papoter. En amoureux ou en famille, on prend aussi le temps d'échanger. Et surtout, on réapprend à s'écouter. Car la Slow Life attitude, cela permet de retisser du lien avec nos proches !

Testez la Slow Food

Puisque c'est par là que tout a commencé, pourquoi ne pas vous essayer à la Slow Food ? Inutile d'être un chef pour bien manger : une simple salade composée peut être l'occasion de se régaler. Le secret : des ingrédients sains ! Privilégiez les fruits et légumes de saison. Et oubliez le grignotage debout dans la cuisine ou devant la télévision. Prenez plutôt le temps de dresser la table et de composer de jolies assiettes. Une nourriture plus saine que l'on prend le temps de savourer, c'est la base pour avoir plus d'énergie. Et pour en finir définitivement avec les problèmes de digestion, ce qui devrait d'ailleurs vous aider à mieux dormir. Bref : c'est le début d'un cercle vertueux !

Apprenez à vous ennuyer !

Adopter la Slow Life attitude, c'est avant tout l'art de profiter de l'instant présent. Et pour cela, on (re)découvre une nouvelle activité surprenante : ne rien faire. Passer l'après-midi sous un plaid, à rêvasser en mode cocooning, on est d'accord : ça ne fait pas forcément une bonne story sur les réseaux. Mais ça fait un bien fou au corps et à l'esprit ! En plus, ça booste la créativité. Et si ne rien faire du tout, ce n'est vraiment pas votre genre, rien ne vous empêche de vous livrer à quelques activités – lecture, méditation, dessin –, mais toujours en prenant le temps.

Offrez-vous des vacances en liberté

Vous avez choisi la destination de vos prochaines vacances ? Résistez à la tentation d'organiser et de minuter votre séjour. Autorisez-vous plutôt à improviser. Tout commence le jour du départ : on oublie le TGV et l'avion et on mise sur des transports plus tranquilles, par exemple en osant le bateau. Une fois sur place, suivez vos inspirations. Peut-être que vous n'aurez pas le temps de faire la tournée de tous les spots touristiques. Mais prendre le temps de profiter de la beauté des paysages ou de la saveur d'une spécialité locale !

Osez le Slow Business

Ne vous emballez pas : le Slow Business, ce n'est pas travailler moins... c'est travailler mieux ! Le concept nous vient une fois de plus des USA, où le burn out fait des ravages, et la France commence doucement à s'y mettre. Certaines entreprises proposent à leurs employés de partir dès que leur travail est terminé. D'autres aménagent des espaces bien-être où il fait bon décompresser. Votre boss n'en est pas là ? Vous pouvez toujours essayer de négocier une journée de télétravail !

Aménagez la maison en mode cocooning

Il est tout de même plus facile de se détendre dans une maison douillette ! On s'applique donc à repenser son intérieur en mode cocooning. Bien sûr, on commence par la chambre, en mettant l'accent sur la literie. Un Matelas Simba Hybridnull n'est pas seulement génial pendant la nuit. C'est aussi un véritable cocon pour prendre le temps d'y lire, d'y rêver ou de s'y amuser avec les enfants ! On n'oublie pas le salon, où l'on dispose généreusement tapis et coussins moelleux.

Mettez à l'écoute de votre corps

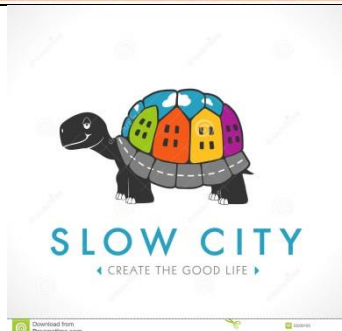
On nous le répète assez : pour notre santé, il faut bouger ! Le sport est un bon moyen d'évacuer le stress. Et c'est aussi excellent pour notre organisme, surtout si on a un mode de vie sédentaire. Attention, tout de même, à ne pas tomber dans certains travers. La Slow Life attitude nous invite à rester à l'écoute de nos sensations. Certes, on bouge et on se challenge... mais sans faire violence à notre corps ! La bonne idée ? Alternier des activités variées et complémentaires, par exemple séance de cardio et yoga. On profite de ces séances pour apprendre à être présent à soi-même. Et de nombreux coaches sportifs vous le confirmeront : on obtient de bien meilleurs résultats lorsqu'on est concentré sur son entraînement !

Laissez le temps au temps

Pour adopter la Slow Life attitude, cela ne se fait pas du jour au lendemain ! C'est d'autant plus difficile que des magazines aux séries télé, on nous a biberonnés avec le mythe de la Working Girl. Il faut donc revoir tout un schéma de pensée. Et cela passe souvent par de grands moments de culpabilité ! Il n'y a pourtant aucune raison d'avoir mauvaise conscience. Car la Slow Life attitude, ce n'est pas l'éloge de la paresse et du laisser-aller ! Il s'agit plutôt de privilégier la qualité à la quantité. Ralentir permet d'être plus serein, plus concentré, plus en phase avec son entourage. On est aussi plus en forme et plus créatif. Non seulement la Slow Life ne va pas vous endormir, mais elle pourrait bien booster votre productivité !

■ La ville lente : utopie, audace ou régression ?

<https://journals.openedition.org/cdg/307>



■ « Ralentir la ville » : les Cittàslow contre le culte de la vitesse par Sophie Chapelle 25 septembre 2012

<https://www.bastamag.net/Ralentir-la-ville-les-Cittaslow>



Loin de la frénésie des mégapoles, se développe le réseau des « Cittàslow » : des « villes lentes où il fait bon vivre ». 160 villes à travers le monde revendiquent cette appellation, créée en Italie. Transports alternatifs, économie et gastronomie locales... L'objectif est d'améliorer la qualité de vie tout en réduisant l'empreinte écologique. Réservée à quelques favoris, la démarche peine à agir en faveur des exclus des centres-villes. Les Cittàslow, révolution conservatrice locale ou véritable laboratoire de la transition écologique et sociale ? Reportage en Italie.

Nichée au sommet d'une colline en Ombrie (Italie), la cité médiévale d'Orvieto domine l'autoroute et la ligne à grande vitesse reliant Florence à Rome. Mais dans les étroites rues pavées, nulle trace d'automobile. Seuls quelques minibus au gaz, silencieux, frôlent les tables des cafés installées au soleil. Dans le dédale des ruelles libérées des files de stationnement, le regard s'accroche aux églises, aux arches, aux tours et aux palais. C'est dans cette ville qu'a été signée en 1999 la charte fondatrice de *Cittàslow* (« Ville lente »).

A l'initiative de cette charte, Carlo Petrini, fondateur de *Slow Food*, un mouvement dans lequel l'art culinaire italien se nourrit de traditions locales, de biodiversité, de respect de l'environnement et de patience. Les Cittàslow sont bien davantage. En plus du volet gastronomique, le mouvement implique une réflexion sur la planification urbaine, la mobilité, la préservation du patrimoine et des savoir-faire artisanaux, et le bien-être en général. Avec cette charte, un nouveau réseau est né, celui des *Città del buon vivere*, autrement dit « des villes où il fait bon vivre ».

Des « villes escargot »

« Nous n'avons pas d'autres choix que de ralentir, analyse Pier Giorgio Oliveti, directeur du réseau international des Cittàslow, qui a son siège au Palais du goût d'Orvieto. Ce n'est pas seulement le pic de pétrole, ce sont toutes les limites des ressources naturelles – énergétiques, minérales ou agricoles – qui nous contraignent à réduire notre empreinte écologique excessive. » Pour lui, les Cittàslow sont des exemples concrets d'utopies, une mise en pratique d'un nouveau style de vie. Le logo du réseau : un escargot convoyant une ville sur sa coquille.



Toutes les villes ne pourront pas prétendre à devenir « lentes ». Un seuil minimum de 50 000 habitants a été fixé pour pouvoir adhérer au réseau Cittàslow. « Nous refusons les grandes villes dont l'échelle est sans mesure avec les capacités humaines de perception, de dialogue et de déplacement », justifie Pier Giorgio. Les villes adhérentes privilégient le développement des commerces de proximité et la densification urbaine, par rapport aux grandes zones commerciales et résidentielles en périphérie. La critique de la vitesse est consubstantielle à celle du gigantisme des mégapoles tentaculaires et fragmentées.

Ville-musée ou créatrice de solidarités ?

Tout commence dans le centre historique d'Orvieto avec la mise en place d'un système de mobilité alternative, multimodal. Outre la construction d'un funiculaire et la densification du réseau de bus, l'accès au centre-ville est désormais restreint aux seuls riverains et commerçants, les automobilistes utilisant des parkings sous-terrains aux

extrémités de la citadelle. Des aménagements qui ont coûté, en impôts locaux, 400 euros par an pour les résidents, visiblement satisfaits.

D'abord sous le charme, l'inquiétude d'être au cœur d'une « ville-musée », regorgeant de bijoux architecturaux et destinée uniquement aux plaisirs des vacanciers, prend le pas. Préserver le patrimoine historique est l'une des préoccupations des Cittàslow. A Brisighella, dans la région Emilie-Romagne, on réhabilite ainsi les façades des maisons et leurs couleurs typiques du début du 20^e siècle. Le dynamisme des manifestations culturelles locale est l'une des grandes réussites du réseau Cittàslow [1]. Mais quid des aspects sociaux ?

Les oubliés des Cittàslow

« Avec la densification urbaine, l'enjeu est de revitaliser le centre historique, assure l'architecte de la ville, en faire un centre vivant pas seulement pour les touristes mais où les habitants puissent vivre ». D'après lui, près de 13 000 personnes pourraient habiter dans le centre historique contre à peine 6 000 aujourd'hui. Les nombreux logements vacants révèlent la difficulté pour la municipalité de conjuguer lutte contre les exclusions et amélioration de la qualité de la vie, l'augmentation du prix des loyers étant quasiment systématique.

L'enjeu pour Orvieto : réduire les inégalités, et que ces initiatives soient soumises à des objectifs de justice sociale, environnementale et inter-générationnelle. Or, seuls quelques exemples, en-dehors d'Orvieto, allient les deux aspects, culturel et social. La municipalité d'Abbiategrosso, dans la province de Milan, cofinance par exemple les voyages du troisième âge et des repas dansants dans le centre-historique permettant de déjeuner pour cinq euros. « Notre défi est de parvenir à protéger les Cittàslow tout en leur permettant d'être ouvertes à tout le monde, et pas seulement à l'élite », rappelle Pier Giorgio. Reste à le concrétiser.

Relocaliser l'économie

Depuis l'entrée dans le processus Cittàslow, plusieurs artisans ont ouvert des commerces dans les artères du centre historique. « La valorisation de savoir-faire ancestraux dans des circuits courts est une approche typiquement slow », se réjouit Pier Giorgio. Forte d'une tradition artisanale dans les domaines de la céramique, des métaux, du cuir, du bois et des dentelles, la ville d'Orvieto mise sur le retour en force de cette micro-économie. Ancien salarié d'une compagnie d'assurance, Walter Ambrosini s'est lancé en 2001, avec sa compagne, dans la céramique médiévale. Malgré les sollicitations de revendeurs, il assure ne pas vouloir agrandir son commerce. « On se contente d'une seule voiture et d'un seul téléphone portable pour toute la famille et on préfère privilégier le mieux-vivre ».

Sur le plan économique, les Cittàslow refusent l'implantation de grandes chaînes d'hôtel, préférant les petites structures d'hébergement et les restaurants locaux. Valentina, une jeune cheffe de 28 ans, a ouvert en 2008 un bar-restaurant non loin des artères touristiques. Elle recommande ce jour-là des pâtes « maison » avec des asperges et des tomates récoltées à quelques kilomètres, dans la ferme de sa famille. « Ce qui est vraiment slow à mes yeux, c'est ce qui est produit localement et de manière biologique. Il est essentiel d'être à l'écoute de la nature et de suivre le rythme des saisons. » La recherche du *Tempo Giusto*, la juste cadence, est une quête inhérente à chaque Cittàslow. « Créer la transition suppose d'être créatif en utilisant notre héritage », commente Pier Giorgio.

Révolution ou conservation ?

Autre point mis en valeur : la mise en œuvre de politiques d'efficacité énergétique. Ici, un projet d'école maternelle auto-suffisante en énergie, à l'éclairage d'une place totalement autonome. Anecdote ? « Une Cittàslow, c'est une municipalité rurale dont le maire s'engage en fin de compte à ne rien faire de plus que ce qui existe déjà », rétorquent les détracteurs. Dans les faits, les villes lentes sont loin de révolutionner l'univers urbain italien. Certains disent ressentir « une mentalité très fermée », « trop conservatrice ». « Ce qui compte, c'est d'être du coin, de vendre nos produits et de ne pas changer les habitudes même si cela doit se faire au détriment de l'environnement », explique Andreu, un jeune trentenaire désireux de quitter Castelnuovo Berardenga.

« C'est une critique normale évidente, rétorque Pier Giorgio Oliveti. Mais je vous suggère d'aller plus loin, c'est dans l'esprit que c'est très lent ». Friandes de circuits courts, de petits commerces, de redistribution locale de l'énergie, les Cittàslow semblent s'opposer aux logiques du capitalisme mondial. Les initiateurs du mouvement, loin de promouvoir une « démondialisation », disent favoriser « une globalisation vertueuse ». « Nous ne sommes pas hostiles au capitalisme vert, précise Pier Giorgio. Mais en nous opposant au fast-living, nous nous inscrivons dans un mouvement de contre-culture ». Les Cittàslow ne cherchent pas à changer le système, mais à l'améliorer. Pas étonnant que ce mouvement ne se revendique ni de droite, ni de gauche. Même si à l'origine, les maires des quatre villes italiennes [2] réunies en 1999 pour signer la charte Cittàslow étaient de gauche.

Faiblesse de la démocratie participative

Ce souci d'apolitisme rapproche les Cittàslow du réseau des villes en transition, né en Grande-Bretagne. Mais c'est peut-être là le seul point commun. Dans les « villes en transition », l'objectif est la « résilience », c'est-à-dire la capacité à s'adapter aux crises et événements extérieurs, comme une forte augmentation des prix du pétrole ou une pénurie alimentaire [3]. Cette volonté d'adaptation est portée par les citoyens, l'intervention des pouvoirs publics arrivant dans un second temps. A l'inverse, la démarche Cittàslow est à l'initiative des gestionnaires de la municipalité. Une approche justifiée selon Pier Giorgio Oliveti par « le besoin de rendre opérationnelles les décisions, jour après jour ».



Ce qui est moins opérationnel en revanche à Orvieto, c'est la démocratie participative. Il n'existe pas de comité local Cittàslow qui pourrait favoriser la réappropriation de la ville par les citoyens. C'est le cas dans d'autres communes, qui travaillent avec les habitants, sur les transports ou sur l'éducation à l'alimentation. A Castelnuovo Berardenga, la planification urbaine a fait l'objet d'une large consultation.

Cinq villes lentes en France

Face aux défis économiques, sociaux, environnementaux, Pier Giorgio Oliveti estime que les Cittàslow sont dans « *un processus de transition vers un monde plus soutenable pour les générations futures* ». « *Bien sûr, ajoute-t-il, nous ne sommes pas parfaits, chaque initiative connaît des contradictions. Mais nous prenons le modèle imparfait actuel pour le modifier à la racine de la meilleure façon possible en partant de questions pratiques* ». L'idée fait des émules : depuis treize ans, 161 villes dans 25 pays ont rejoint le mouvement, des États-Unis à la Corée du Sud. En France, cinq villes ont récemment adhéré, Segonzac (Charente) [4], La Bastide d'Armagnac (Landes), Mirande (Gers), Créon et Blanquefort (Gironde).

« *Être Cittàslow va être l'occasion pour nous de mettre en avant nos produits locaux et artisanaux, de développer le tourisme* », s'enthousiasme Pierre Beaudan, le maire de Mirande. L'office de tourisme propose désormais des séjours « Cittàslow » de quatre jours avec des repas à base de produits du terroir, issus de producteurs bio locaux. Une façon de changer le monde en partant des situations locales ? Ou de surfer sur la vague du « développement durable » pour promouvoir un territoire ?

Question: Quelles réflexions vous inspire le concept de « ville lente » ?

■ **Géraldine Mosna-Savoie, France-Culture, Le journal de la philo, 9 mars 2018**

Éloge de l'immobilité

Ralentir, s'arrêter... oui, mais comment ? Allongé ou debout ?

Figure et éloge de l'immobilité avec le philosophe Jérôme Lèbre.



Travailleurs se reposant sur poutre d'acier au-dessus de Manhattan
1932 • Crédits : Bettmann - Getty

Puisque nous sommes vendredi, je vous propose dès maintenant, à 10h et 50 minutes passées, de vous arrêter. Vous en avez envie ? Vous rêvez de ne RIEN FAIRE, EN-FIN, après une semaine de travail ? C'est le moment parfait, arrêtez tout!...

Mais voilà, tout arrêter, est-ce aussi simple et facile ? Faites-en l'expérience ou rappelez-vous simplement votre dernier jour de congé : n'avez-vous vraiment rien fait ? Ne vous êtes-vous pas agité et activé, n'avez-vous pas bougé ?

Comment donc réussir à marquer des arrêts, des pauses, des stations ? C'est tout l'art de s'immobiliser, que propose le philosophe Jérôme Lèbre dans un essai...

Quand la littérature s'immobilise

Avant d'évoquer le livre de Jérôme Lèbre, il faut le rappeler: en littérature, au cinéma et en philosophie, les réflexions et les figures fourmillent pour évoquer cette idée de s'immobiliser. C'est *L'homme qui dort* de Georges Perec, que l'on en a entendu en version cinéma, c'est Alexandre le bienheureux, c'est Oblomov de Gontcharov, c'est l'oisiveté de Montaigne ou de Russell, c'est le droit à la paresse de Paul Lafargue, ou bien avant, c'est le loisir des temps antiques. Et plus récemment, et sous de multiples formes, ce sont des revendications de changement de rythme, de déconnexion du monde qui va trop vite, des prières à l'ennui, des envies de repli, ce qu'on entend par « slow life ».

C'est d'ailleurs fou de remarquer que les pensées et les appels au ralentissement voire à l'arrêt dessinent non seulement une définition mouvante et plastique de l'immobilité, mais peuvent sembler aussi de plus en plus nombreux et parfois même pressants : s'arrêter serait devenu une chose à faire, comme on coche une case dans une liste, ou même LA chose à faire, la tendance du moment... Mais peut-on considérer l'immobilité comme une tendance, à voir le monde autour de nous, et comme une tâche de plus à accomplir ?

La demande est paradoxale et l'accomplir est encore plus difficile. Car oui : ne rien faire implique, en fait, un énorme effort : celui de faire face aux critiques de l'immobilisme, celui de faire face à ce que l'on redoute : être empêché, stoppé, paralysé (que l'on pense au vocabulaire du travail : on est « arrêté » ou on a un « avancement »), et enfin, le plus gros des efforts : celui de faire face à soi, de rentrer en soi.

Contre l'immobilisme et pour l'immobilité

Ce que dit dans cette archive l'écrivain-voyageur Nicolas Bouvier résonne avec tout ce que l'on entend au fond par « immobilité », à savoir l'immobilisme, ou l'immobilité forcée (celle de la prison, des bancs d'école où l'on est obligés d'écouter et des Prométhée enchaînés), sans entendre tous les possibles de l'immobilité... Comme le rappelle Jérôme Lèbre : celle scientifique, éthique et politique, de l'inertie, de la méditation, de la résistance ou du repos.

Mais à côté de tous ces possibles de l'immobilité, que l'on peut déjà connaître, que l'on peut même déjà avoir pratiqué, à côté de toutes ces activités immobiles qui nous révèlent que ne rien faire, c'est en fait un effort, c'est un engagement, et que, paradoxalement, ce n'est pas rien faire, eh bien, à côté de tout cela, de tout ce qui nous pousse à valoriser et à prôner l'arrêt et à nous allonger, Jérôme Lèbre insiste, lui (et c'est ce qui le distingue de ce que l'on entend d'habitude), sur une chose, sur une dimension, sur une figure de l'immobilité : être debout.

Arrivez-vous à être debout sans bouger, sans remuer ? Avez-vous déjà essayé d'être statique ? C'est pourtant la manière, la seule, d'être immobile : pas de paresse, pas d'oisiveté, pas un loisir... Mais l'idée de se tenir, d'être immobile dans le mouvement, sans s'agiter, de se maintenir à soi et pour soi, sans vouloir s'absenter de soi (comme quand on dort, quand on résiste politiquement, ou quand on médite). Et de citer ces mots : « statique, statique, statique ! soyez statique ! le mouvement est statique ! parce qu'il est la seule chose qui ne change pas ».

■ Eve Ysern, « Tout va trop vite ! Et si on ralentissait ? », *Capital*, 28/10/2013

Constamment sollicités et bombardés d'informations, nous nous agitons souvent en vain. Au boulot comme dans la vie, il faut savoir lever le pied pour gagner en efficacité. Il existe d'ailleurs un mouvement de société en faveur du slow management, slow sexe, slow tourisme... et même du slow drinking. Mais quels sont les bienfaits de la lenteur ?

Slow management, slow sexe, slow tourisme, slow design... la slow attitude se propage dans tous les champs de notre vie. En guise de fil rouge, un désir : celui de prendre son temps et de ne plus subir l'urgence. «La lenteur est une forme de résistance à l'accélération du rythme quotidien, affirme Pascale Hébel, directrice du département consommation du Crédoc. Car les répercussions néfastes de cette course contre la montre sont nombreuses au 21ème siècle : stress, mal-être, insatisfaction quant à la qualité de vie, etc.» Ce phénomène a pris une telle ampleur qu'on ne peut le réduire à un simple effet de mode. D'autant que le concept ne date pas d'hier et qu'il résonne aujourd'hui à l'échelle mondiale, comme l'a démontré le journaliste Carl Honoré dans «Eloge de la lenteur», un best-seller traduit en plus de 20 langues (1).

Prendre le temps de savourer la vie. C'est au milieu des années 1980, en Italie, qu'un mouvement slow apparaît pour la première fois, le «slow food». En réaction au fast-food et à toute la nébuleuse de la malbouffe, l'association Slow Food vise, dès sa création, à sensibiliser les individus à notre patrimoine culinaire mondial et à lutter contre l'uniformisation du goût. Choisir ses produits intelligemment et prendre le temps de les déguster procède d'une certaine vision du monde, aux antipodes de la «McDonaldisation» de la planète. Le mouvement revendique aujourd'hui 100.000 membres dans le monde entier.

Depuis peu, ce modèle s'applique aussi à la boisson. Boire «slow», c'est renoncer à engloutir d'un trait et à la chaîne les verres d'alcool pour se consacrer au plaisir de savourer, lentement mais sûrement (lire l'encadré page suivante). Et la lenteur s'imisce jusque sous nos couettes : les auteurs de «Slow Attitude. Oser ralentir pour mieux vivre» consacrent un chapitre entier de leur livre à la nécessité de lever le pied dans nos rapports amoureux et sexuels. Le vrai truc aujourd'hui pour être dans le coup – et surtout pour vivre mieux –, c'est de prendre son temps et de ralentir le rythme frénétique de nos existences.

Equipés d'objets électroniques toujours plus rapides – la vitesse des connexions devrait septupler d'ici à 2017 –, nous ne laissons pas se reposer notre cerveau, sollicité du matin au soir, sept jours sur sept. La bête noire de l'adepte du

«slow» est d'ailleurs son smartphone. Une étude de l'Institut national du sommeil et de la vigilance révèle des chiffres étonnants. Ainsi, 42% des Français dorment avec leur téléphone allumé, sous prétexte d'utiliser l'alarme. Or celle-ci fonctionne même lorsque le mobile est éteint. En fait, les individus ont un mal fou à déconnecter, même la nuit. Réveillées par un SMS, deux personnes sur trois lisent leur message. Pis, une sur cinq y répond ! Sans parler de ceux qui consultent leur téléphone en l'absence même de sonnerie. Persuadés d'avoir entendu leur appareil vibrer ou sonner, 67% des dormeurs disent ainsi avoir reçu des «coups de fil fantômes», selon le Pew Research Center's Internet American Life Project.

Si les Smartphone facilitent notre vie à bien des égards, ils se révèlent aussi un outil envahissant. Ils permettent surtout de pointer un paradoxe. Si les nouvelles technologies nous font gagner du temps, d'où vient alors ce sentiment d'en manquer ? Le sociologue et philosophe allemand Hartmut Rosa a planché sur la vitesse (3), phénomène clé de nos sociétés postmodernes. Sa conclusion : ce sentiment vient du fait que les sollicitations augmentent et se renouvellent à un rythme effréné (toujours plus d'offres de divertissement, de sources d'information). N'y aurait-il d'autre alternative que «courir ou mourir» ? Le penseur met en garde contre les dangers d'une décélération : «Dans la roue du hamster, nul ne peut ralentir». Ce qui ne l'empêche pas d'encourager les résistances au niveau individuel pour éviter des sorties de route fatales.

Quand lenteur rime avec performance. On commencera donc par couper son téléphone à certains moments de la journée, pour calmer le jeu... mais aussi accroître ses performances. C'est ce que Leslie Perlow, professeure de leadership à la Harvard Business School, explique dans un livre. L'auteure est à l'origine d'une expérience menée au sein du Boston Consulting Group (BCG), à laquelle ont participé la quasi-totalité des consultants des bureaux de Boston, New York et Washington. Il a été décidé que tous seraient injoignables dès 18 heures, un soir par semaine. L'expérience a été concluante. Non seulement les cobayes ont été plus nombreux que leurs collègues des autres bureaux à se déclarer satisfaits de l'équilibre entre vie pro et vie perso (54% contre 38%), mais ils ont aussi jugé leur travail de meilleure qualité (65% contre 42%). D'une manière plus globale, les participants étaient plus nombreux à envisager de rester dans l'entreprise à long terme (58% contre 40%). Quant aux clients du cabinet, loin de se plaindre de l'expérience, ils ont été enthousiasmés par ses retombées positives.

Interdiction de lire ses e-mails le soir. Dans le sillon du BCG, deux entreprises allemandes ont pris des mesures similaires. Henkel a décrété fin 2011 une trêve des mails entre Noël et le jour de l'An, tandis que Volkswagen signait un accord pour bloquer l'accès aux smartphones professionnels à partir de 18 heures. En résumé, face à la difficulté des utilisateurs à déconnecter, ce sont finalement les entreprises qui ont pris les devants. Rares sont celles qui ont cependant admis les vertus de la lenteur. Car cette stratégie du «lent» repose sur une idée qui va à contre-courant de notre manière habituelle de travailler : le principe est de perdre du temps pour en gagner. La lenteur n'est donc pas l'ennemie de l'efficacité. Ainsi, une sieste de vingt minutes peut faire gagner 20% de productivité (5).

Mais piquer un roupillon sur son lieu de travail n'est pas encore très bien vu. «Les dirigeants commencent quand même à percevoir les bénéfices de ces temps de pause, expliquent Arabelle Laurans et Marion Périn, consultantes chez HR Valley, société de conseil en ressources humaines. Ils ont compris, par exemple, que les conversations devant la machine à café aident les collaborateurs à se connaître et à mieux communiquer, donc à gagner du temps lorsqu'ils travaillent ensemble. La pause constitue aussi un temps pour penser autrement et sortir du mode automatique, où l'on fait la même chose, de plus en plus vite.» En effet, pendant ces moments où on lève le pied, on laisse au repos le cerveau gauche – celui de la rationalité et de la logique – pour stimuler le cerveau droit, celui de l'intuition et de la créativité.

Procrastiner peut se révéler productif. Il y a les pause-café, celles du déjeuner, et puis, il y a les vacances ! Encore faut-il savoir en profiter et ne pas passer son temps à lire ses mails. Aux États-Unis, seuls 2% des salariés débranchent leur Smartphone et leur ordinateur portable durant cette période. «Il est impératif de déconnecter pour se poser les bonnes questions : sur quels sujets suis-je essentiel et sur lesquels ne le suis-je pas ? affirment Arabelle Laurans et Marion Périn. Et oser se dire que toute question ne mérite pas forcément une réponse immédiate...»

Ce qui nous amène au concept controversé de «procrastination positive». Selon une étude de l'université Carleton, près de la moitié du temps passé «online» au bureau aurait pour but de retarder l'exécution d'une tâche. «Ne jamais remettre au lendemain ce que l'on pourrait faire le surlendemain», écrivait Mark Twain. Et si cet aphorisme nous permettait de gérer notre temps plus intelligemment ? En observant les habitudes de travail d'une équipe composée des vainqueurs de la compétition Intel Science Talent Search, des chercheurs se sont aperçus que le groupe procrastinait de façon productive : les équipiers parvenaient ainsi à hiérarchiser leurs priorités tout en évacuant le stress, heureuse combinaison ayant pour résultat de les rendre plus efficaces (6).

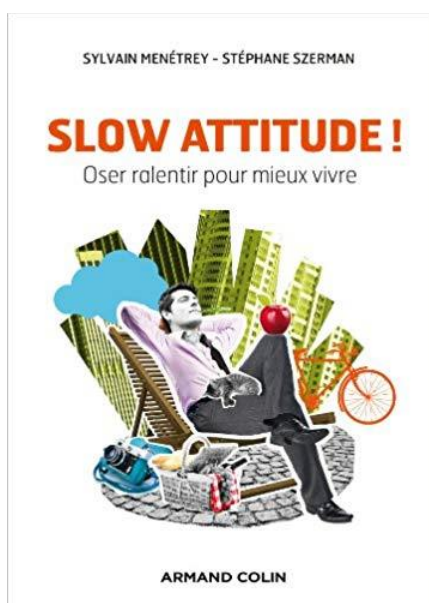
Si bénéfiques soient-elles, la sieste, les pauses, la procrastination et les vacances ne restent que des réponses individuelles à un problème plus général. Pour le penseur Hartmut Rosa, les véritables solutions doivent avant tout être collectives. Et à rechercher dans l'entreprise. Les Scandinaves ont ainsi adopté le «new way of working», qui consiste à changer d'espace de travail en fonction du type d'activité, donc à optimiser son environnement. Un mode d'organisation encore difficile à implanter en France. Atos l'a fait et quelques projets pilotes sont en cours, mais rares sont ceux qui sont portés jusqu'au bout. «Les entreprises demeurent trop focalisées sur des problématiques de surface,

alors que les enjeux se situent ailleurs, affirme Frédérique Miriel, consultante chez AOS Studley, société de conseil immobilier. L'espace de travail doit permettre aux collaborateurs de s'installer à l'endroit qui convient le mieux aux tâches qu'ils ont à effectuer et à leur rythme de travail à un moment donné.»

Des bureaux flexibles et modulables. Chez AOS Studley, les salariés arrivent ainsi le matin avec leur laptop et choisissent leur place : bureaux isolés, espaces collaboratifs... «Travailler dans un cadre rigide est inepte, affirme Gilles Betthaeuser, PDG de la société. De même, forcer les gens à travailler quand ils n'ont rien à faire n'a pas de sens.» Notre temps de travail n'est en effet pas linéaire, surtout dans certains métiers qui connaissent des amplitudes très fortes. «Notre modèle est archaïque et corseté, poursuit Gilles Betthaeuser. Il favorise les dérives. A l'avenir, l'entreprise devrait pouvoir mobiliser ses ressources en cas de besoin et les laisser en veille quand ce n'est pas nécessaire.»

Le «homeworking» s'inscrit dans cette logique de flexibilisation. C'est un temps privatif qui permet de souffler. «La question de l'organisation du travail n'est pas simplement liée au type d'espace proposé, souligne Frédérique Miriel. Il y a une véritable réflexion à mener autour du ma-nagement des équipes, des règles de vie et d'usage... Finalement, la lenteur apporte une meilleure maîtrise de son temps, et cela passe forcément par une plus grande autonomie des collaborateurs.» Modulaire, flexible, décloisonné, multiforme, virtuel... C'est peut-être en imaginant le bureau du futur que notre rêve de pouvoir prendre son temps deviendra une réalité.

■ Quatrième de couverture de *Slow Attitude ! Oser ralentir pour mieux vivre*



★★★★★★

Quelques suggestions de sujets d'écriture

SYNTHÈSE DE DOCUMENTS

Corpus :

Document A : Bihr Alain, *Capitalisme et Rapport au temps. Essai sur la chronophobie du capital*

Document B : Roger Vailland, *325000 francs*, 1955

Document C : Charlie Chaplin, *Les Temps Modernes*, 1936

Corpus :

Document A : Géraldine Mosna-Savoie, *France-Culture*, Le journal de la philo, Éloge de l'immobilité, 9 mars 2018

Document B : Eve Ysern, « Tout va trop vite ! Et si on ralentissait ? », *Capital*, 28/10/2013

Document C : quatrième de couverture de *Slow Attitude ! Oser ralentir pour mieux vivre*

ÉCRITURE PERSONNELLE

Sujets :

Que pensez-vous de l'affirmation : « Le temps, c'est de l'argent » ?

Pensez-vous que la « slow attitude » soit une résistance au monde moderne ou un phénomène de mode ?



Chapitre III

Pourquoi résister au diktat de la vitesse et préférer la lenteur

1 – Les ravages de la vitesse

a - La vitesse : contre nature

- https://www.maxisciences.com/foetus/une-etonnante-video-resume-les-9-mois-de-vie-d-un-foetus-en-quelques-minutes_art34773.html
- <https://www.youtube.com/watch?v=Uh9Y8hQeGLE>
- <https://www.youtube.com/watch?v=AUyl-T6ywbq>
- Emma Henrich, La baisse inquiétante du temps de sommeil des Français: comment y faire face ?, E-RSE, 2 avril 2019
- David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001

b - Les dangers de la vitesse excessive pour l'être humain

- Georges Duhamel, *Vue de la terre promise*, 1934
- Chronique automobilisme, *La Patrie* du 24 décembre 1915, « Aux chauffeurs d'automobiles : ne soyez pas léger de cervelle! »
- Mathilde Vinceneux, La vitesse, première cause d'accident mortel sur les routes des Bouches-du-Rhône, France Bleu Provence, 5 août 2019
- Frantz Durupt, Pauline Mouillot et Fabien Leboucq, « Tout ce que vous avez voulu savoir sur le passage de 90 km/h à 80km/h », *Libération*, 10 janvier 2018
- Nicolas Valeano, « Réduire la vitesse de 90 à 80 km/h, est-ce une bonne idée? », *Science et avenir*, 07.03.2018
- Nicole Pénicaut, La tyrannie de la vitesse absolue, *Libération*, 23 juin 1997
- Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003
- Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003

c – Les répercussions néfastes de la vitesse sur notre environnement, sur notre monde

- David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001.
- Émile Verhaeren, *Les villes tentaculaires*, 1895
- Jean Giono, *La Chasse au bonheur* éd. Gallimard, 1988
- Xavier de Jarcy et Vincent Remy, *Télérama*, 12/02/2010
- Sylvain Tesson, *Sur les chemins noirs*, 2016

2 – L'absurdité d'une course sans but, dénuée de sens et symptomatique d'un vide, d'un malaise

- *L'homme pressé*, Edouard Molinaro, 1976

a - La quête de la vitesse : une perte de temps

- Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2010
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- JM Ucciani, *Illustrations pour une campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques du mail en entreprise*, 17/06/2009

b - Le culte de l'urgence entraîne une dissolution des liens sociaux

- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003

- Milan Kundera, *La lenteur*, 1995
- *Alice au pays des Merveilles*, Walt Disney adaptation du roman de Lewis Carroll

c - La quête permanente de la vitesse est symptomatique d'un mal être

- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003
- Georges Bernanos, *La France contre les robots*, 1947
- Camus, *Le Mythe de Sisyphe*, 1942

d – L'accélération, une aliénation

- Béatrice Soltner, Intensifier et accélérer sa vie, jusqu'où? Sur le rebord du mode, France Culture. 31 Août 2018. Interview de la philosophe et psychanalyste Cynthia Fleury,
- Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2010

3 - «Une sage lenteur a raison de la hâte», Théognis de Mégare, *Poèmes élégiaques* (vers 540 av J.

C.)

a) – La lenteur : une philosophie de vie, une forme de sagesse

- Ovide, *Les Métamorphoses*, 8 ap J. C.
- Sebastiano Ricci, *La Chute de Phaéton*, 1703-1704 - Belluno, Museo Civico
- Guido Reni, *Atalante et Hippomène*, 1618-1619, Musée de Capodimonte, Naples (Italie)
- Conversation entre philosophes, mosaïque de Pompéi (1er siècle après J-C) Naples, musée national d'archéologie
- Lucrèce, *De la Nature*, II, vers 1-19
- Sénèque, *De la tranquillité de l'âme*
- Pascal, *Pensées*, 1670
- La Fontaine, Livre VI, *Fable X*, « Le Lièvre et la Tortue » (1668)

b) – « Vite et bien ne s'accordent guère. »

- Esther Granek, *Synthèses*, 2009
- Nicolas Boileau, *L'art poétique - Chant I -*, 1674
- Propos recueillis par Claire Chartier, *L'Express*, 19 janvier 2016 : Christophe Bouton, *Le Temps de l'urgence*, 2013, (éd. Le Bord de l'eau).
- Sydney Lumet, *Douze hommes en colère*, 1957 (Bande annonce)
- Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004
- «Des présidentielles en proie à la tyrannie de la vitesse et de l'Internet», Entretien avec Dominique Wolton, *Le Temps*, 22 avril 2012
- Philippe Rioux, *La dépêche.fr*, 12 août 2019 : Trump, inventeur de la politique du tweet...
- Olivier Babeau, L'infériorité du modèle démocratique à l'ère d'internet, *L'Opinion*, 6 décembre 2018
- Lauren Lacrampe et Yvan Strelzyk, Le Chablais construit beaucoup... mais trop vite pour éviter les malfaçons?, *Le Messager*, 11/05/2016
- Un savoir-faire d'exception : la lutherie, *Midi en France*, France 3
- La pâtisserie artisanale est devenue un produit d'exception. *Envoyé spécial*, France info
- Que s'est-il passé pour que le gluten soit moins digeste qu'avant ? *Cash investigation*
- Saucisson gare aux cochonneries, *France 5*

c – Temps et relations humaines

- Michel Onfray, De l'aristocratie ou les affinités électives, *La sculpture de soi*, 1996
- Bernard Morlino, *Louis Nucéra*, 2001

- « L'hypervitesse, maladie du XXI^e siècle », article d'Angiola Codacci-Pisarelli, *Courrier international*, n°738-739 (23 décembre 2004)

d - Vitesse et exclusion

- Nicole Aubert interviewée par Isabelle Taubes le 2 août 2012. *Psychologie.com*
- Arjuna Andrade, Les nouvelles de l'éco, *France culture*, 08/05/2018
- Sansot, *Du bon usage de la lenteur*, 1998
- <https://www.franceculture.fr/conferences/palais-de-la-decouverte-et-cite-des-sciences-et-de-lindustrie/eloge-de-la-lenteur>
- Jean Giono, *L'homme qui plantait des arbres*, 1953

e - La force de la lenteur dans un monde où tout s'accélère : Lenteur et résistance

- Thomas Peter, gigantesque sit-in à l'aéroport de Hong Kong, *Courrier international*, 9 août 2018
- Sandrine Chesnel, 12 mars 1930, Gandhi débute sa Marche du sel, *France info*, 12/03/2015

f - Conception du temps et vitesse

- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003
- Mathieu Guiekwa, Temps cyclique temps linéaires, *Aspects sociologiques*, 1995
- Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2013
- Etienne Klein, *Conférence Le temps et sa flèche*, Université des savoirs, 6 juin 2000
- Brian Greene, *L'illusion du temps, La Magie du Cosmos*, Arte, 2012
- *Sciences et Avenir*, Juillet – Aout 2019, Le Temps

g - Trouver le bon rythme

- Jean Ollivro, *Quand la vitesse change le monde*, (2006)
- Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence La société malade du temps*, 2003
- **Aménager son temps, sa vie**

4 – Savoir jouir de la lenteur

a- Revoir les définitions de la paresse, de l'oisiveté: une nécessité

- La paresse, wikipédia
- L'art d'être heureux à Rome, *Latin, Tle*, Hatier, les Belles lettres, P 32, Céline Le Floch, Christine Tardiveau
- Jérôme Lèbre, *Éloge de l'immobilité*, 2018
- Paul Lafargue, *Le droit à la paresse*, 1883
- Henri Jorda, Le droit à la paresse n'a pas bonne presse, *Le Point*, 18/12/2016
- Henri Jorda, «Le droit à la paresse à relire d'urgence», *Libération*, 28/11/2011
- *Le Point*, La haine du travail fait le bonheur de l'édition(2011)
- Paul Lafargue, *Le droit à la paresse*, 1883

b - Le «farniente» : un véritable bonheur

- Théophile Gautier, *Premières Poésies*, « Albertus », 1832. « Far-niente »
- Yves Robert, *Alexandre le Bienheureux*, 1967 (Bande annonce)
- Fernandel, *Le tango corse*, 1968
- Henri Salvador, *Le travail c'est la santé*, 1965
- Zacchary Richard, *Travailler c'est trop dur*, 1977
- Van Gogh, *La méridienne ou La sieste* (d'après Millet), décembre 1889-janvier 1890, Huile sur toile, Musée d'Orsay, Paris
- Document Jean d'Ormesson, interviewé en plateau par Pierre Desgraupes, 8 juillet 1959

- Henri Salvador et la pétanque, le travail, la fainéantise, le rire Interview d'Henri Salvador *Ina*, 15 août 1964
- Journée du farniente au parc de la folie de Finfarine, 19/20 JT soir Pays de la Loire 11 août 2005

c - La lenteur : Un épanouissement de soi dans le respect des autres et de la nature

- Georges Moustaki, *Le temps de vivre*, 1969
- Charles Aznavour, *Les Plaisirs démodés*, 1972
- Anne-Laure Gannac, « Éveiller ou réveiller ses sens reconnecte à son corps », *La Nouvelle République*, 25/10/2014
- Nino Ferrer, *Le Sud*, 1975
- Milan Kundera, *La lenteur*, 1997
- Jean-Jacques Rousseau, *Émile ou De l'éducation* (1762): "Les voyages à pied"
- David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001

d) - Faut-il apprendre à procrastiner ?

- Nicolas Santolaria, Éloge de la paresse au bureau, *Le Monde*, 27 novembre 2017
- Caroline Brizard, Procrastination : pourquoi lire cet article demain si vous pouvez le faire maintenant ?, *L'Obs*, 25 mars 2019
- Elena Bizzotto, Les bénéfiques cachés de la procrastination, *Sante magazine*, 19 février 2018
- Guillaume Hamonic : « Non, la procrastination n'est pas une maladie ! », *Le Figaro*, 25/03/2015
- Fernand Sardou, *Aujourd'hui peut-être*, 1946
- Fernand Sardou, *Aujourd'hui peut-être*, 1946
- Bénabar, « Paresseuse », 2003

Quelques suggestions de sujets de devoirs:

III – Pourquoi résister au diktat de la vitesse et préférer la lenteur

1 – Les ravages de la vitesse

La vitesse peut paraître contre nature: on ne peut pas tout accélérer, il existe du temps incompressible (grossesse, sommeil...). Il est compliqué de ne pas respecter certains rythmes qui sont naturels ; le temps ne peut pas toujours être «compressé».

Vouloir aller à toute vitesse n'est donc pas sans danger pour l'homme (accidents, stress, dopage...) mais aussi pour le monde qui l'entoure: La recherche de la rentabilité et de la production à outrance pollue la planète. Les réseaux de transport et de communication défigurent les paysages. Cette course folle est finalement destructrice.

a) La vitesse : contre nature

Le temps « naturel » est celui pendant lequel se déroulent des processus écologiques et physiques. Aussi est-il difficile de ne pas respecter son rythme. Vouloir le modifier est contre-nature et met en danger l'homme et son environnement

■ <https://www.youtube.com/watch?v=Uh9Y8hQeGLE>

■ <https://www.youtube.com/watch?v=AUyl-T6ywbq>

Poussins en élevage



Poussins en liberté



■ https://www.maxisciences.com/foetus/une-etonnante-video-resume-les-9-mois-de-vie-d-un-foetus-en-quelques-minutes_art34773.html

Image d'un fœtus de 3 semaines



Image d'un fœtus de 8 mois



Questions : Pourquoi peut-on parler de temps incompressible?

Pourquoi est-il néfaste de vouloir accélérer le rythme de la nature?

Quelles sont les motivations de ceux qui cherchent à aller toujours plus vite?

■ **Emma Henrich, La baisse inquiétante du temps de sommeil des Français: comment y faire face ?, E-RSE, 2 avril 2019**

Le sommeil est reconnu depuis longtemps par la communauté scientifique comme un élément nécessaire à l'équilibre psychologique et physique. Cependant, d'après une étude publiée par Santé Publique France le 12 mars 2019, les français dorment en moyenne une heure de moins qu'il y a une cinquantaine d'années. Décryptage d'un phénomène préoccupant, mais non irréversible.

Temps de sommeil : les français dorment de moins en moins

Santé Publique France, agence nationale de santé publique, a lancé une étude d'ampleur en 2017 sur le sommeil des français. Dans ce cadre, 12 637 personnes âgées de 18 à 75 ans représentatives de la population française ont été interrogées par téléphone pour déterminer leur temps de sommeil nocturne et de sieste en semaine ainsi que les jours de repos.

Les résultats montrent que le temps de sommeil des français est passée sous la barre des sept heures : en semaine les français dorment 6h42 et cette durée atteint 7h26 par nuit les jours de repos. Au final, les français dorment en moyenne seulement 6h55 par jour, soit une diminution d'environ 20 minutes par rapport à une précédente étude de 2010 (les français dormaient alors en moyenne 7h13 par jour).

Les résultats s'expliquent entre autres par l'heure de coucher en semaine assez tardive à 23h15 et l'heure de réveil matinale à 6h48 sachant que le temps d'endormissement moyen est de 25 minutes. Sans parler des réveils nocturnes qui ont une durée moyenne de 34 minutes mais s'élèvent à 70 minutes pour presque 50% des personnes concernées par ces éveils !

D'autres paramètres, comme les caractéristiques personnelles liées au sexe, à l'âge et à la situation financière influent sur le sommeil.

Ainsi, les femmes sont plus fréquemment en dette sévère de sommeil non compensée (on parle de dette sévère de sommeil non compensée pour désigner une différence de plus de 90 minutes entre le temps de sommeil réel et le temps de sommeil idéal, sans compensation le week-end) que les hommes : elles sont à 23,1% en dette sévère de sommeil contre seulement 14,3% des hommes.

L'âge est également un facteur qui influence du temps de sommeil. Les 18-24 sont les plus gros dormeurs, avec 7h24 par période de 24heures, durée qui chute à 6h35 pour le 45-64 ans et remonte légèrement, passant à 6h48 pour les 55-64 ans et 6h58 pour les 65-75 ans.

L'étude met aussi en lumière le fait que la situation financière est un facteur qui influence le sommeil. En effet, les personnes qui s'estiment être en situation financière difficile dorment en moyenne 20 minutes de moins que ceux qui se considèrent comme à l'aise financièrement.

Baisse du temps de sommeil : des causes multiples, liées à l'évolution des modes de vie

Les causes de cette réduction du temps et de la qualité du sommeil sont multiples mais presque toutes intimement liées à notre mode de vie contemporain, car ce déclin du temps de sommeil s'observe partout à travers le monde. Chine, États-Unis, Europe ou encore Australie, aucun continent n'est épargné. Il faut dire que dans un monde connecté où chacun se veut en permanence informé quelle que soit l'heure de la journée, le temps de sommeil apparaît comme une « perte de temps » face au temps dédié aux loisirs ou au travail.

Dans le cas des français, cette diminution du temps de sommeil s'explique tout d'abord par l'augmentation du nombre de travailleurs de nuit. Alors qu'ils étaient 3,3 millions soit 15% des actifs en 1990, leur nombre est monté à 4,3 millions (16,3% des actifs) en 2013.

Ensuite, chez les urbains et les habitants des zones très rurales, la durée passée dans les transports est un autre facteur explicatif. Ces derniers sont en effet contraints de partir tôt et de rentrer tard en grignotant ce temps sur leur temps de sommeil.

Enfin, l'omniprésence des écrans à tout âge accroît cette diminution du temps de sommeil. Hors temps de travail, l'étude révèle que les adultes passent en moyenne plus de cinq heures par jour devant les écrans, certains ayant l'habitude d'emporter leurs écrans jusque dans leur lit, ce qui nuit au temps de sommeil et à sa qualité. De plus, le fait de ne pas éteindre son téléphone la nuit est une cause importante de réveils nocturnes parmi les adolescents.

A ces éléments s'ajoute les pollutions sonore et lumineuse qui touchent surtout les habitants de zones urbaines. Le bruit en particulier est reconnu comme un des facteurs qui perturbe le plus le sommeil. Il rend plus difficile l'endormissement, provoque des réveils nocturnes ou des éveils prématurés non suivis d'un nouvel endormissement.

Les effets sur la santé de la réduction du temps de sommeil



Source : Inserm, Sommeil, faire la lumière sur notre activité nocturne.

Cette réduction globale du temps de sommeil et de sa qualité n'est pas sans effets sur la santé. Plusieurs études ont mis en exergue des liens entre manque de sommeil ou sommeil de piètre qualité et risques d'irritabilité, de dépression, de prise de poids, d'hypertension et d'infection.

En effet, le manque de sommeil augmente globalement l'appétit car il influe sur les hormones qui régulent la faim (léptine, ghréline, orexine) tandis que la fatigue et la somnolence tendent à diminuer les dépenses énergétiques le jour. Le lien entre indice de masse corporelle normal et qualité du sommeil a été démontré à plusieurs reprises, tout comme l'augmentation du risque de diabète de type 2 et d'obésité en raison du manque de sommeil.

D'autre part, le manque de sommeil influe sur la capacité du corps à résister aux infections. Des données expérimentales ont fait le lien entre sommeil et capacité de production de certains médiateurs de l'immunité, ce qui explique également la moindre consommation de médicaments de la part des personnes qui dorment suffisamment. Par ailleurs, le sommeil influe également sur l'humeur. D'après une étude menée sur la population britannique, les trois-quarts des personnes atteintes de dépression se déclarent insomniaques.

Enfin, pour le docteur Damien Léger, praticien hospitalier au Centre du sommeil et de la vigilance de l'Hôtel-Dieu qui a participé à l'étude : « dormir moins de 6 heures réduit aussi la vigilance dans la journée, augmente l'irritabilité et perturbe les relations familiales ainsi que la qualité de vie et de travail ».

Une situation alarmante mais non irrémédiable : quelques conseils pour retrouver une meilleure qualité de sommeil

Toutefois, si la situation est alarmante pour le Docteur Léger, elle n'en est pas pour autant une fatalité. Plusieurs habitudes à l'échelle individuelle peuvent être mises en place et des changements organisationnels pourraient également être envisagés pour prendre en compte le facteur sommeil au quotidien.

Au niveau des comportements individuels, la première des choses à faire est d'étendre nos heures de sommeil en admettant que les journées ne font que 24h et qu'il n'est pas possible d'avoir des emplois du temps à rallonge constamment. À défaut, prendre le temps de faire une sieste permet aussi de rattraper les nuits (trop) courtes. Les professionnels de santé préconisent également d'éviter les écrans le soir avant d'aller se coucher et surtout de ne pas s'en servir dans sa chambre, qui doit avant tout être un espace dédié au sommeil. Et, bien évidemment, le fait de pratiquer une activité physique régulière et d'avoir une alimentation équilibrée impactent positivement la régulation du sommeil.

Quant à l'environnement institutionnel, il pourrait également faire l'objet de modifications pour mieux correspondre au rythme biologique et au rythme de vie actuel des français. Ainsi, décaler les cours des étudiants et des lycéens permettrait de correspondre davantage au rythme biologique des jeunes. Dans les entreprises, il faudrait favoriser le télétravail lorsqu'il est possible, aménager des zones destinées au repos et à la sieste voire adapter les horaires de travail des salariés selon leur profil de sommeil (du matin ou du soir). Enfin, certains espaces publics pourraient également être adaptés pour permettre aux français de faire la sieste comme les écoles ou les aires d'autoroutes, ainsi que certains transports en commun comme le train.

Au final, si ce rapport est peu encourageant sur le temps et la qualité de sommeil des français, il doit essentiellement être un appel au changement et à l'éducation de toutes les sphères de la société pour (ré)apprendre à dormir correctement, car comme le concluait l'étude, il « semble tout à fait possible de redonner sa chance au sommeil et de lutter contre son déclin ».

Questions : Quelles sont les causes de la réduction du temps de sommeil?

En quoi chercher à «gagner du temps» en dormant moins s'avère-t-il néfaste?

■ **David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001**

Le refus contemporain du corps

Jamais sans doute comme dans nos sociétés contemporaines on a aussi peu utilisé la mobilité, la résistance physique individuelle. L'énergie proprement humaine, née de la volonté et des ressources du corps, même les plus élémentaires (marcher, courir, nager...), est rarement sollicitée au cours de la vie quotidienne, dans le rapport au travail, aux déplacements, etc. On ne se baigne pratiquement plus dans les rivières ou les lacs, comme cela était courant encore dans les années soixante, sauf en de rares endroits autorisés, on n'utilise guère sa bicyclette (ou sous une forme presque militante et non sans danger) et moins encore ses jambes pour se rendre à son travail ou effectuer les tâches du jour. Malgré les encombrements urbains et les innombrables tragédies quotidiennes qu'elle provoque, la voiture est maintenant reine du quotidien, elle en conditionne l'emploi du temps et le contenu, elle a rendu le corps presque superflu pour des millions de nos contemporains. La condition humaine devient une condition assise ou immobile, relayée pour le reste par nombre de prothèses. Les pieds servent davantage à conduire des voitures ou à soutenir un moment le piéton quand il se fige sur l'escalator ou le trottoir. Pour le reste ils deviennent souvent pénibles à cause de leur sous-utilisation. Le corps de l'homme des années cinquante ou soixante était infiniment plus présent, ses ressources musculaires plus profondément au cœur de la vie personnelle. La marche, la bicyclette, la baignade, les activités physiques liées au travail ou à la vie domestique favorisaient un enracinement corporel de l'existence d'aujourd'hui. Le corps glisse lentement dans l'anachronisme, mais dans le même mouvement l'homme perd son centre de gravité.

La dimension sensible et physique de l'expérience tend à rester en jachères au fur et à mesure que s'étend le milieu technique. Il n'est pas étonnant que le corps soit aujourd'hui perçu comme une anomalie, un brouillon à rectifier et que certains rêvent même de l'éliminer. Le corps de la modernité évoque un vestige voué à une disparition prochaine. Membre surnuméraire de l'homme que les prothèses techniques, automobiles notamment, s'efforcent de

relayer. Les activités du sujet consomment davantage d'énergie nerveuse que d'énergie corporelle. Le corps est un reste contre quoi se heurte la modernité (Le Breton, 1999). Il se fait d'autant plus pénible à assumer que se restreint la part de ses activités propres sur l'environnement. Cet effacement entame la vision du monde de l'homme, limite son champ d'action sur le réel, diminue le sentiment de consistance du moi, affaiblit sa connaissance des choses. À moins de freiner cette érosion de soi par des activités de compensation. Hormis les quelques pas qu'ils font pour se rendre à leur voiture ou en sortir, aller à leur travail et rentrer, une majorité d'individus demeurent assis à longueur de journée, leur corps mis entre parenthèses.

Question : En quoi la vitesse peut-elle paraître contre nature ?

b) Les dangers de la vitesse excessive pour l'être humain

Aller sans cesse plus vite n'est pas sans risque et met en danger la vie des individus. La vitesse est responsable de multiples tragédies liées à des excès. Mais elle a aussi des conséquences insidieuses, elle est responsable de maints maux (migraine, vertige, fatigue excessive) qui sont le reflet du « stress », mal-être, « burn-out »...

■ Georges Duhamel, *Vue de la terre promise*, 1934

La voiture « sans chevaux »

La voiture avançait en égrenant un joli chapelet de détonations qui s'amortissaient dans l'étendue. Parfois quelque détonation manquait à l'appel ou bien faisait long feu.

Mon père souriait avec un sang-froid que, dans le fond de mon cœur, je jugeais assez remarquable. Il disait :

- Cette voiture peut faire dix-huit et même vingt ou vingt-deux kilomètres l'heure mais je ne la connais pas encore assez pour lui demander le maximum.

Ah ! Le pavé est mouillé. Moteur admirable, je vous l'ai dit. Le frein malheureusement, ne m'inspire pas la même confiance.

Nous venions de nous engager dans la partie la plus déclive de la côte. La voiture sentait la pente et bondissait de bosses en trous. Mon père saisit le frein dans sa main et murmura :

- Il serait préférable de ne pas prendre le mors aux dents.

Nous avons cessé toute conversation, tels des expérimentateurs au moment critique de l'épreuve. De toutes mes forces je m'agrippais aux poignées et je sentais mes orteils, touchés de vertu préhensible, étreindre le marchepied à travers le cuir de mes brodequins. Mon père murmura d'une voix calme :

- Nous dépassons peut être le 24 ou le 25 à l'heure. Sentez-vous le vent de la course ?

Puis il ne dit plus rien, et je pense que nous fûmes, tous, saisis d'une légère angoisse. Devant nous se présentait un petit fossé, un talus modeste, quelques pieds carrés de chaume, enfin le mur d'une propriété, derrière lequel jaunissaient des touffes d'acacia. J'entrevis tout cela dans une sorte d'illumination. Mon père prononça, la voix blanche :

- Je tourne la manette à droite, puisqu'il faut aller à gauche.

J'entendis cette phrase raisonnable, froidement mécanique, et, soudain, la voiture, au lieu de virer sur la gauche se dirigea vers la droite, piqua dans le petit fossé, monta sur le talus, s'alléga, d'un coup de rein de ses trois passagers et fonça vers la muraille.

Malgré la brutalité du choc, nous nous relevâmes tous trois aussitôt. Je vis mon père courir après son haut de forme, le ramasser, en lisser le poil d'un geste du coude et se tourner vers nous, souriant :

- C'est, dit-il le phénomène du dérapage.

Question : Comment le narrateur souligne-t-il à la fois le danger et la fascination de la vitesse ?

■ Chronique automobilisme, *La Patrie* du 24 décembre 1915, « Aux chauffeurs d'automobiles: ne soyez pas léger de cervelle! »



Si vous êtes léger de cervelle, vous pourriez estropier femmes, enfants et vieillards indique la chronique automobilisme du journal *La Patrie*. Il y a 100 ans aujourd'hui, dans l'édition du 24 décembre 1915, on fait appel à l'honneur et à la décence publique pour rappeler aux chauffeurs de bien se tenir derrière leur volant.

En 1915, voilà une quinzaine d'années déjà que Ucal-Henri Dandurand a roulé avec la première voiture dans les rues de Montréal. La sécurité dans les rues en inquiète plus d'un et les accidents sont nombreux.

« En 1912, on compte 12 décès pour la Ville de Montréal et le nombre ne cesse d'augmenter jusqu'en 1931, année où l'on en compte 128. » – Archives de Montréal

Danger! : Conseils aux chauffeurs

Le texte est intitulé « Danger! ». On s'adresse au chauffeur d'automobile en ce début de saison hivernale.

« Ami, j'ai confiance en toi, à ta sobriété, à ton jugement, à ton sens des responsabilités. »

« Si tu étais léger de cervelle, tu pourrais les blesser, les estropier, me les tuer. » [les enfants, les femmes, les vieillards]

« Quand il s'installe à son volant, il sait sa machine par coeur: il est sûr que le mécanisme est en ordre et fonctionne bien. »

« Toujours la prudence régie sa course. »

« Ce n'est pas qu'il s'agisse de faire faire la tortue à son auto, mais encore faut-il que le chauffeur se conduise et conduise comme un être raisonnable, maître de lui-même, parfaitement. »

« Jamais le chauffeur ne doit céder à la griserie de la vitesse. »

« L'œil sans cesse ouvert, il s'aura s'arrêter à point, plus tôt que trop tard. »

Le chroniqueur souhaite que les règles les plus élémentaires de prudence soient mieux suivies pour diminuer le nombre d'accidents.

« Les piétons coudoyés, rencontrés, dépassés par les heureux automobilistes, les envieraient peut-être, mais ne les redouteraient jamais. »

■ Mathilde Vinceneux, La vitesse, première cause d'accident mortel sur les routes des Bouches-du-Rhône, France Bleu Provence, 5 août 2019

Les policiers et gendarmes des Bouches-du-Rhône appellent les usagers de la route à lever le pied. La vitesse est responsable de 26,7 % des accidents mortels dans le département.

Bouches-du-Rhône, France

Pendant ce week-end de chassé-croisé sur la route des vacances, entre le 2 et le 4 août, les forces de l'ordre ont constaté 357 infractions liées à la vitesse dans les Bouches-du-Rhône. 26 permis de conduire ont été retirés. **Des excès de vitesse répétés alors qu'ils sont la première cause de mortalité sur les routes du département.**

La vitesse est responsable de 26,7 % des accidents mortels, contre 11,7 % pour l'alcool, 8,3% pour le non-respect des règles de priorité et 6,7% pour les stupéfiants. Un constat alarmant alors que le nombre de morts sur les routes augmente. 60 personnes se sont tuées en voiture dans les Bouches-du-Rhône depuis le début de l'année, une hausse de 9,1 % par rapport à l'an dernier.

Questions : À quoi sont associés les accidents de la route depuis le début du XXème siècle ?

Comment déterminer la notion de vitesse excessive ?

■ Limitation de la vitesse à 80km/h

■ Frantz Durupt , Pauline Moullot et Fabien Leboucq, « Tout ce que vous avez voulu savoir sur le passage de 90 km/h à 80km/h », *Libération*, 10 janvier 2018

Le Premier ministre a promis, mardi, au sortir du Conseil interministériel de la sécurité routière (CISR), de réduire la vitesse maximale autorisée sur les routes à double-sens sans séparateur central. «Libération» répond à vos questions.

Tout ce que vous avez voulu savoir sur le passage de 90 km/h à 80km/h

Rouler moins vite, ça pollue moins ?

«*Sans conteste, la réponse est oui*», écrivent des universitaires de Lyon-I à qui la question a été posée, sur leur site internet. Il est toutefois intéressant de remarquer que le motif écologique n'est pas primordial dans l'argumentaire gouvernemental. Lors de leurs échanges avec la presse de mardi, le Premier ministre et le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) ont à peine évoqué le sujet sous cet angle. Dans le dossier de presse revient tout juste une infographie, où l'on peut lire qu'en «*roulant à 80 km/h plutôt qu'à 90 km/h*», on émet 30 % de CO₂ en moins. La source? «*L'Ademe*», répond le DISR, qui assure qu'il a une confiance absolue dans les chiffres communiqués par ses services.

En fait, dans un rapport de 2014, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie n'est pourtant pas si catégorique : «*Il est généralement considéré que la diminution de la vitesse réduit les consommations de carburant et les*

émissions unitaires de polluant. Cependant, plusieurs autres facteurs interviennent (type et âge des véhicules, pente de la voie, charge, fluidité du trafic, etc.), ce qui rend plus complexe la relation entre vitesse et pollution de l'air.»

Conclusion de l'étude : sur les routes et autoroutes, baisser la limitation de vitesse de 10 km/h peut réduire de 20 % les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines PM10, «*la baisse de concentrations de polluants dans l'air pouvant atteindre 8 % selon les polluants*», écrit l'agence. Par contre, en ville, «*les résultats sont plus contrastés*». Certaines émissions peuvent même augmenter dans un scénario de baisse de la vitesse maximale.

Rouler moins vite, c'est vraiment moins dangereux ?

«*Aucune équipe de recherche au monde ne conteste la force du lien entre vitesse et risque*», expliquait l'accidentologue Claude Got, lundi dans *Libération*. Les experts du Conseil national de la sécurité routière sont arrivés à la conclusion que passer la limitation de vitesse de 90 km/h à 80 km/h sauverait environ «*une vie par jour*», a martelé mardi le Premier ministre, Édouard Philippe. Le lien entre vitesse et risque d'accident était déjà observé dans les années 80 par les chercheurs Göran Nilsson et Rune Elvik, dans une étude qui a fait date.

C'est avant tout le lobby des automobilistes qui met en cause ces conclusions. L'association 40 millions d'automobilistes se fonde sur une étude de la Société de calcul mathématique, commandée par la Ligue de défense des conducteurs, qui contredit Nilsson et Elvik. L'absence de «*compétences épidémiologiques*» des auteurs de cette contre-étude, selon Claude Got, suffit à la délégitimer.

Pour enfoncer le clou de la limitation, le gouvernement français remonte dans le temps. Lors de sa conférence de presse, Edouard Philippe s'est appuyé sur les chiffres de la sécurité routière de 2002 à 2005. Dans l'intervalle, les radars automatiques ont fait leur apparition et la vitesse moyenne de jour est passée de 92 à 85 km/h, selon la sécurité routière. Soit une baisse de 7 %. Sur la même période, la mortalité sur les routes à double sens hors agglomération a diminué... de 37 %. Un cas pratique grandeur nature qui accrédite les études de Göran Nilsson et Rune Elvik.

Un contre-exemple venu du Danemark apporterait de l'eau au moulin des opposants aux limitations. Entre 2011 et 2014, la vitesse maximale autorisée a été augmentée (80 km/h à 90 km/h) sur certains tronçons tests. Résultat : le nombre d'accidents a diminué ! Mais selon la sécurité routière danoise, cette baisse de la mortalité ne concerne qu'une partie du réseau observé. Surtout, elle n'est «*pas représentative*» pour en tirer de conclusions à grande échelle, expliquaient les autorités locales en 2016. Toutefois, en janvier 2017, le gouvernement danois a décidé d'augmenter les limites de vitesse sur certaines routes rurales et a annoncé qu'il réfléchissait à le faire également sur certaines autoroutes (en passant de 110 km/h à 120 km/h), où cela peut être fait de manière responsable sans mettre en danger la sécurité du trafic.

Quel sera l'impact pour les jeunes et les poids lourds ?

«*Rien du tout*», nous a répondu, en marge de la conférence de presse d'Edouard Philippe, le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe.

Actuellement, avec moins de trois ans de permis, ou en conduite accompagnée ou supervisée, un conducteur est limité à 80 km/h sur les routes où la vitesse maximale est de 90 km/h pour les autres automobilistes. Concernant les poids lourds, la limite est aujourd'hui de 80 km/h, voire 60 km/h selon les convois. La diminution de la vitesse maximale autorisée ne devrait rien changer pour ces usagers.

En revanche, les jeunes ne sont pas épargnés par les mesures du gouvernement. Un quart des accidents corporels impliquent un conducteur novice. Les autorités prévoient de faire signer une charte numérique aux personnes qui réussissent leur examen du permis de conduire. Pas de signature, pas de permis. Mais rien ne dit que cela suffise à faire baisser la mortalité des jeunes.

Le nombre de morts augmente vraiment sur les routes ?

«*Après trente années de progrès continus, nous venons de connaître trois années consécutives de hausse de la mortalité routière*, a annoncé Edouard Philippe en conférence de presse, mardi. *Nous étions descendus à un palier de l'ordre de 3 300 tués sur les routes.*»

Selon les chiffres de la sécurité routière, 3 384 personnes ont été tuées en 2014, 3 461 en 2015 et 3 477 en 2016. Cela représente respectivement des augmentations annuelles de 3,5 %, 2,2 % et 0,5 %.

Pour mesurer l'évolution de la circulation, les autorités se fondent sur l'indice de circulation sur le réseau routier national. A réseau constant, cet indice, et donc la circulation, a augmenté de 1,8 % en 2014, 2,8 % en 2015 et 1,4 % en 2016.

En 2014, le nombre de morts a proportionnellement plus augmenté que la circulation. Les deux valeurs ont progressé sensiblement de la même manière en 2015. Et en 2016, il y a eu une plus forte croissance de la circulation que du nombre de morts.

Combien cela va coûter ? Et qui va payer ?

Entre «*5 et 10 millions d'euros*», a répondu mardi le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR), Emmanuel Barbe, en marge de la conférence de presse d'Edouard Philippe. Selon les sites des différents fournisseurs, il faut compter au minimum une soixantaine d'euros pour un panneau de limitation de vitesse. «*Pour l'Etat, le panneau doit répondre à des normes très strictes. Le prix est plutôt de 200 euros par pièce*», précise Emmanuel Barbe. Le gouvernement prévoit d'installer jusqu'à 40 000 panneaux «80». «*Le moins sera le mieux, car avec trop de panneaux, on*

s'y perd», prévient le DISR. 20 000 panneaux «90» au moins devraient être démontés et remplacés, ce qui permettra de ne pas dépenser d'argent pour installer de nouveaux mâts.

«Ce sont les gestionnaires de voiries, pour l'essentiel les conseils départementaux, mais aussi des communautés de communes, qui ont la responsabilité de «panneauter», explique le fonctionnaire. Ce sera à ces gestionnaires de décider si de nouveaux panneaux doivent être installés. L'État, lui, ne possède que 4 % des 400 000 kilomètres de routes concernées par la mesure. Quant au réglage des radars, son coût serait négligeable, affirment les autorités.

«Le coût de transition de la mesure, le coût de changement des panneaux de signalisation sera entièrement financé par l'Etat», assure le Premier ministre. Traduction du délégué interministériel à la sécurité routière : «Les gestionnaires de voiries décident et installent, l'Etat rembourse.»

■ Nicolas Valeano, « Réduire la vitesse de 90 à 80 km/h, est-ce une bonne idée? », *Science et avenir*, 07.03.2018

L'abaissement de la vitesse maximale sur le réseau secondaire revient sous les feux des projecteurs avec pour argument choc la perspective d'épargner jusqu'à 450 vies par an.

Sur les routes secondaires, la limite maximale de vitesse pourrait passer de 90 à 80 km/h

C'est ce mardi 9 janvier 2018 le gouvernement doit annoncer le probable abaissement de 90 km/h à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires à double sens. Le Premier ministre Édouard Philippe s'étant déclaré favorable à titre personnel à la réduction de la vitesse sur le réseau secondaire (routes nationales et départementales bidirectionnelles), celle-ci pourrait donc être réduite de 10 km/h. La décision, devrait-être prise à l'issue d'un comité interministériel de la sécurité routière. Le tout sur fond de mauvais chiffres (+1,7 % de morts et + 2,7 % d'accidents corporels sur les 12 derniers mois selon l'ONISR, Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière/Ministère de l'Intérieur).

Objectif : sauver 450 vies par an. "Si on fait baisser de 10 % la vitesse moyenne, on obtient une baisse de 4,6 % du nombre de morts" chiffrait auprès de nos confrères de France Info Emmanuel Barbe. Le délégué interministériel à la sécurité routière se fie à une recommandation du CNSR (Conseil National de la Sécurité Routière) au Ministre de l'Intérieur datant de 2014, qui repose sur le modèle du chercheur G. Nilsson (confirmé plus récemment par R. Elvik après analyse de 115 études internationales en 2009). Les auteurs, cités aussi par l'OMS, calculent ainsi qu'une diminution de la vitesse moyenne de 1% diminue le nombre d'accidents corporels d'environ 2 % et la mortalité d'environ 4 % (4,6 % hors agglomération), la vitesse étant un facteur aggravant dans les situations d'accident

Pour l'ONISR, près de trois quarts de la baisse de mortalité entre novembre 2003 et décembre 2010 peut être attribué à la mise en place du dispositif de déploiement massif de radars. Cependant, ces bilans sont vivement contestés par certaines associations d'automobilistes, traditionnellement opposées à toute baisse des limitations de vitesse. 40 Millions d'Automobilistes affirme avoir réuni plus de 400.000 signatures dans une pétition contre la baisse de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h qu'elle juge inefficace, tandis que celle lancée par la Ligue de Défense des Conducteurs (LDC) pour les mêmes motifs en aurait recueilli 1,5 million. La première conteste les théories de Nilsson et Elvik. "Ce théorème est complètement faux. Il suffit de regarder ce qu'il se passe chez nos voisins pour s'en convaincre : les Britanniques roulent à 97 km/h et ont moins d'accidents ; les Allemands à 100 km/h et dénombrent moins de tués sur les routes. Pourquoi faut-il toujours que la France se pose en exception et n'agisse en matière de sécurité routière que par la répression et la sanction ? On voit bien que cela ne fonctionne pas" s'insurge-t-elle sur son site. Quant à la LDC, elle affirme que "on dispose même de données qui montrent qu'augmenter la vitesse ne nuit pas à la sécurité : en 2012, la vitesse moyenne a augmenté en France. Et pourtant, le nombre de tués sur la route a diminué de presque 8%. C'était déjà le cas entre 1998 et 2002, avec une baisse du nombre de décès sur les routes de 15 %." Les autres pays européens, eux, sont alignés sur les mêmes limitations qu'actuellement en France (90 km/h), voire même à 80 km/h dans les pays nordiques, les Pays Bas ou la Suisse.

La vitesse, facteur le plus facile à contrôler

Une chose est sûre, le respect des limites de vitesse est, parmi les facteurs d'accidents, le plus facile à contrôler de manière systématique (au moyens de radars fixes ou mobiles), bien plus que le respect des distances de sécurité, les comportements dangereux, la prise d'alcool (à l'origine d'un millier de morts en France en 2016), de drogue (750 tués), de médicaments, la fatigue, etc. qui demandent une action au coup par coup. Ajoutons à cela les questions d'infrastructure, elles aussi lourdes et onéreuses à mettre en place : entretien des routes, meilleure signalisation, réaménagement des points noirs... Rappelons que 3.469 personnes au total ont perdu la vie sur les routes de France en 2016 chiffre l'ONISR, dont plus de la moitié 55 % sur le réseau routier secondaire, soit 1.771 tués sur routes départementales, 258 sur routes nationales et 159 sur voies communales. La vitesse moyenne relevée y est de 82 km/h (pour une limite à 90 km/h), alors que 19 % des conducteurs dépassent la vitesse maximale autorisée (5 % de plus de 10 km/h).

Prenons pour référence l'exemple du périphérique parisien. Depuis janvier 2014, la vitesse y a été réduite de 80 à 70 km/h. Certes, il s'agit d'une autoroute urbaine à voies séparées, mais cela a valeur d'exemple grandeur nature. Selon la Mairie de Paris, le nombre d'accidents y a diminué de 15,5 % en 2014. Une expérimentation sur plusieurs

tronçons de route nationale sur 81 km en tout a également été testée depuis 2015 en France, mais les conclusions ne sont pas tranchées à cause de différents facteurs (réaménagements de voirie, vandalisme...). Si la théorie plaide en la faveur de la baisse des vitesses limites, l'avenir dira, si elle est mise en place, s'il s'agissait d'une décision efficace.

Les avantages collatéraux d'une baisse de vitesse

La réduction de 10 km/h de la vitesse sur le périphérique parisien a, selon la Mairie de Paris, permis de fluidifier le trafic avec une vitesse moyenne en hausse de 12 à 18 % selon l'heure, tandis que les nuisances sonores seraient en légère baisse de 0,5 à 1,2 dB(A). L'impact sur la pollution est en cours d'étude. Revers de la médaille pour les automobilistes, les infractions à la vitesse ont explosé (x 3,5).

Questions : D'après les documents, quels seraient les bénéfices d'un abaissement de la vitesse ?

En quoi la polémique engendrée par cette mesure traduit-elle le rapport ambigu que nous entretenons avec la vitesse ?

■ Nicole Pénicaut, La tyrannie de la vitesse absolue, Libération, 23 juin 1997

TRAVAIL. Gérard Blanc étudie l'influence des nouvelles technologies.

Gérard Blanc, polytechnicien, est directeur de recherche à Eurotechnopolis Institut, organisme d'études sur les transformations de la société sous l'influence des nouvelles technologies de l'information.

Les nouvelles technologies sont-elles seules responsables du stress et de la versatilité des cadres au travail ?

Elles ont un rôle amplificateur. Elles ne font qu'accroître leur propension à « zapper » d'un sujet à l'autre, sans l'approfondir. Certains chercheurs, comme Henry Mintzberg, ont observé que 50% des actions des cadres ne dureraient pas plus de neuf minutes en continu. Leur temps de travail est extrêmement fragmenté. Et les interruptions fréquentes. On a calculé que le temps moyen entre deux interruptions allait de sept à dix-sept minutes. Les réseaux augmentent encore le nombre de personnes avec lesquelles on peut entrer en communication. Avec l'Internet, le risque de superficialité, de fragmentation, croît. Il est tentant de passer d'un sujet à l'autre, de dévier.

Quelles peuvent en être les conséquences sur les utilisateurs ?

Dans les entreprises, l'urgence était déjà devenue un mode de gestion. Les nouvelles technologies de l'information l'amplifient. L'informatique a brutalement accéléré et désynchronisé les rythmes qui conditionnaient nos comportements collectifs. Ce conflit entre les rythmes des hommes et ceux des machines crée une nouvelle source de fatigue nerveuse, de tension mentale. Nous sommes contraints à réagir de plus en plus vite. Nous sommes sous la tyrannie de la vitesse absolue. Nous vivons le syndrome de Chronos.

Il y aura sans doute des adaptations ?

Tout cela ramène à des questions de discipline personnelle. La formation à l'école a fait l'impasse là-dessus. Car elle n'a pas encore pris en compte les changements liés aux nouvelles technologies de l'information. Les entreprises vont devoir repenser tout le management des ressources humaines. Apprendre à leurs troupes à se concentrer. Imposer des objectifs.

■ Etienne Klein, De la vitesse comme doublure du Temps, Cairn.info, 2004

Quand la lenteur devient coupable

L'accélération contemporaine ne concerne pas que nos déplacements motorisés, elle touche également à l'économie et à la communication. La croissance de tous les rythmes internes de la société repose sans doute sur de solides arguments — le premier d'entre eux étant que nul ne sait où se trouve... la pédale de frein. Mais il faudrait être aveugle pour ne pas voir ses effets collatéraux.

D'abord, cette accélération n'est pas étrangère au fait que les médecins, sans étonner quiconque, clament que le « stress » gagne de plus en plus. Il abîme la santé, notamment celle des cadres, qui ne s'adaptent pas toujours à la pression temporelle qu'on leur impose ou qu'ils s'inventent, et qui s'épuisent à jouer cent personnages jusqu'à se défaire comme une gerbe déliée. Il touche également — mais c'est plus récent — celle des entraîneurs des équipes de football, dont on exige qu'ils obtiennent rapidement de bons résultats. De là, sans doute, qu'ils dévorent des forêts de cure-dents sur leur banc de touche ou engloutissent un paquet de cigarettes par mi-temps. D'autres pathologies sont observées : crises de tachycardie,.... De façon plus générale, les troubles psychiques comportent ou provoquent presque toujours un rapport particulier au temps. Ainsi l'anxiété est-elle une peur diffuse qui anticipe ce qui pourrait arriver. La mélancolie, elle, pétrifie le temps vécu : la vie paraît traîner comme si elle cherchait à inverser le sens de sa marche. Le délire, lui, peut être interprété comme une excursion du sujet dans un ailleurs où le temps possède sa valeur propre. Quant à la dépression nerveuse, elle manifeste au contraire un temps qui a tendance à se figer dans le présent : tout s'arrête sans possibilité de projection dans l'avenir; et la seule référence au passé, quand elle est possible, s'exprime sous forme de remords. Cette maladie, en forte croissance, serait-elle devenue, au moins sur le plan symbolique, le seul moyen que nous ayons trouvé pour « ralentir » le temps : une sorte de réaction individuelle à la cinétose collective ?

Ensuite, qui pourrait nier que l'actuelle promotion du *fast* diffuse, de façon très sournoise, un sentiment de culpabilité ? Piégés par un faux rythme, nous avons constamment l'impression de manquer quelque chose de la course du monde, d'être décalés par rapport à l'idéologie contemporaine de la spontanéité, de stagner dans un retard irrattrapable, sans pour autant identifier ce qui détermine cette cadence folle que nous croyons devoir suivre. La contagion de l'urgence et de l'emballement fait du temps, sinon un ennemi, du moins l'ultime obstacle à vaincre pour devenir compétitif ; il s'agit de n'être jamais inerte, de saturer son calepin, de se donner corps et âme à l'imminence du futur : « Ne pas bouger, c'est mourir ; perdre du temps, c'est perdre tout court ; ne pas foncer, c'est se faire complice de l'inertie », martèle-t-on dans les entreprises, comme si celles-ci étaient désormais en équilibre sur un fil, avec la constante obligation de corriger leur posture pour ne pas se casser la figure.

En somme, la vitesse prouverait la vie; et surtout, elle en jaugerait l'intensité. Il suffit de nous regarder : coincés dans les embouteillages, nous pestons à l'idée que des morceaux entiers de temps nous « passent sous le nez » sans que nous en tirions le moindre profit. Car, du temps vécu, nous voudrions occuper tous les instants d'une façon rentable. Puisque nous ne sommes rien d'autre que notre vie, il y a urgence à la réussir, à lui trouver un sens, vite ! D'où notre impatience frénétique vis-à-vis des « frottements » du quotidien ; d'où aussi notre passion métaphysique pour la vitesse, qui, croyons-nous, nous permettrait d'en finir avec le temps.

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003

DÉSAJUSTEMENTS TEMPORELS ET DÉSORDRES PSYCHOSOMATIQUES

Les affections psychosomatiques atteignant ceux qui travaillent dans l'urgence et la pression permanentes sont relativement nombreuses. Un psychiatre mentionne pêle-mêle les migraines, le mal de dos, les insomnies, tous maux assez banals que l'on rencontre dans toutes les problématiques de stress. Celui-ci, rappelons-le, constitue un « syndrome général d'adaptation », mobilisant la « capacité à faire face » (coping) des individus, par rapport aux sollicitations et agressions de leur environnement et déclenchant, pour ce faire, toute une série de réactions physiologiques et hormonales destinées à leur permettre de répondre à ces agressions et de s'adapter à ces demandes. Lorsque l'individu ne parvient pas, de manière durable, à y faire face, il développe une série de symptômes psychosomatiques ou physiologiques, des plus légers — insomnies, migraines, troubles cutanés... — aux plus graves — ulcères, maladies cardio-vasculaires, cancers... —, selon le type de pathologies auxquelles il est plus ou moins prédisposé de par sa constitution personnelle. Dans les cas que nous avons étudiés, beaucoup de symptômes psychosomatiques n'étaient pas différents de ceux rencontrés dans les situations de stress. Un médecin du travail mentionne ainsi, par exemple, des troubles cutanés, comme des eczémas du visage ou des accès de psoriasis apparaissant d'un seul coup, sous l'effet d'un stress trop intense.

En revanche, certains symptômes paraissent plus spécifiques. Plusieurs témoignages relèvent ainsi le cas de personnes se mettant à fonctionner comme « des piles électriques qu'on ne peut plus débrancher » ou, au contraire, qui « tournent en rond, comme un embrayage ou une boîte de vitesses qui tourne dans le vide ». Sur le même registre, nous avons précédemment cité le cas de ces « cadres fusibles » qui, brutalement, « fondent les plombs ». Cette analogie avec des processus mécaniques ou électriques, pourvoyeurs d'une énergie qui propulse une mécanique, est bien significative du rapprochement que l'on peut établir avec le mode de fonctionnement requis par un contexte exigeant une réaction immédiate et instantanée. N'étant plus sollicitée au niveau de sa réflexion, ne pouvant plus prendre le temps du recul et de l'analyse, sommée de réagir de manière toujours plus rapide pour gérer un télescopage permanent d'actions ou de réponses à apporter dans l'instant, la personne finit par fonctionner sur sa seule dimension « énergétique », comme une centrale électrique ou un circuit électronique dont, à certains moments et du fait d'une surchauffe prolongée, les branchements ou les connections sautent brutalement, comme sous l'effet d'un gigantesque court-circuit.

c) – Les répercussions de la vitesse sur notre environnement, sur notre monde

Les évolutions techniques, économiques, culturelles et sociales engendrées par la vitesse ont des conséquences sur notre quotidien, sur l'environnement et elles sont loin d'être positives !

Encombrement des transports, destruction des sites naturels, constructions anarchiques, pollution atmosphérique, épuisement des ressources ... la liste des méfaits est longue

■ Émile Verhaeren, *Les villes tentaculaires*, 1895

Vers le futur

O race humaine aux destins d'or vouée,

As-tu senti de quel travail formidable et battant,
Soudainement, depuis cent ans,
Ta force immense est secouée ?

L'acharnement à mieux chercher, à mieux savoir,
Fouille comme à nouveau l'ample forêt des êtres,
Et malgré la broussaille où tel pas s'enchevêtre
L'homme conquiert sa loi des droits et des devoirs.

Dans le ferment, dans l'atome, dans la poussière,
La vie énorme est recherchée et apparaît.
Tout est capté dans une infinité de rets
Que serre ou que distend l'immortelle matière.

Héros, savant, artiste, apôtre, aventurier,
Chacun troue à son tour le mur noir des mystères
Et grâce à ces labeurs groupés ou solitaires,
L'être nouveau se sent l'univers tout entier.

Et c'est vous, vous les villes,
Debout
De loin en loin, là-bas, de l'un à l'autre bout
Des plaines et des domaines,
Qui concentrez en vous assez d'humanité,
Assez de force rouge et de neuve clarté,
Pour enflammer de fièvre et de rage fécondes
Les cervelles patientes ou violentes
De ceux
Qui découvrent la règle et résumant en eux
Le monde.

L'esprit de la campagne était l'esprit de Dieu ;
Il eut la peur de la recherche et des révoltes,
Il chut ; et le voici qui meurt, sous les essieux
Et sous les chars en feu des nouvelles récoltes.

La ruine s'installe et souffle aux quatre coins
D'où s'acharnent les vents, sur la plaine finie,
Tandis que la cité lui soutire de loin
Ce qui lui reste encor d'ardeur dans l'agonie.

L'usine rouge éclate où seuls brillaient les champs ;
La fumée à flots noirs rase les toits d'église ;
L'esprit de l'homme avance et le soleil couchant
N'est plus l'hostie en or divin qui fertilise.

Renaîtront-ils, les champs, un jour, exorcisés
De leurs erreurs, de leurs affres, de leur folie ;
Jardins pour les efforts et les labeurs lassés,
Coupes de clarté vierge et de santé remplies ?

Referont-ils, avec l'ancien et bon soleil,
Avec le vent, la pluie et les bêtes serviles,
En des heures de sursaut libre et de réveil,
Un monde enfin sauvé de l'emprise des villes ?

Ou bien deviendront-ils les derniers paradis
Purgés des dieux et affranchis de leurs présages,

Où s'en viendront rêver, à l'aube et aux midis,
Avant de s'endormir dans les soirs clairs, les sages ?

En attendant, la vie ample se satisfait
D'être une joie humaine, effrénée et féconde ;
Les droits et les devoirs ? Rêves divers que fait,
Devant chaque espoir neuf, la jeunesse du monde !

Question : Comment le poète suggère-t-il la défiguration des paysages ?

■ Jean Giono, *La Chasse au bonheur*, éd. Gallimard, 1988

Il est évident que nous changeons d'époque. Il faut faire notre bilan. Nous avons un héritage, laissé par la nature et par nos ancêtres. Des paysages ont été des états d'âmes et peuvent encore l'être pour nous-mêmes et ceux qui viendront après nous ; une histoire est restée inscrite dans les pierres des monuments ; le passé ne peut pas être entièrement aboli sans assécher de façon inhumaine tout avenir. Les choses se transforment sous nos yeux avec une extraordinaire vitesse. Et on ne peut pas toujours prétendre que cette transformation soit un progrès. Nos "belles" créations se comptent sur les doigts de la main, nos "destructions" sont innombrables. Telle prairie, telle forêt, telle colline sont la proie de bulldozers et autres engins ; on aplanit, on rectifie, on utilise ; mais on utilise toujours dans le sens matériel, qui est forcément le plus bas. Telle vallée, on la barre, tel fleuve, on le canalise, telle eau, on la turbine. On fait du papier journal avec des cèdres dont les croisés ont ramené les graines dans leurs poches. Pour rendre les routes "roulantes" on met à bas les alignements d'arbres de Sully. Pour créer des parkings, on démolit des chapelles romanes, des hôtels du XVIIe, de vieilles halles. Les autoroutes flagellent de leur lente ondulation des paysages vierges. Des combinats de raffineries de pétrole s'installent sur des étangs romains. On veut tout faire fonctionner. Le mot "fonctionnel" a fait plus de mal qu'Attila ; c'est vraiment après son passage que l'herbe ne repousse plus. On a tellement foi en la science (qui elle-même n'a foi en rien, même pas en elle-même), qu'on rejette avec un dégoût qu'on ne va pas tarder à payer très cher tout ce qui, jusqu'ici, faisait le bonheur des hommes.[...] Il n'est pas vrai que quoi que ce soit puisse progresser en allant de beauté en laideur. Il n'est pas vrai que nous n'ayons besoin que d'acier bien trempé, d'automobiles, de tracteurs, de frigidaires, d'éclairage électrique, d'autoroutes, de confort scientifique. Je sais que tous ces robots facilitent la vie, je m'en sers moi-même abondamment, comme tout le monde. Mais l'homme a besoin aussi de confort spirituel. La beauté est la charpente de son âme. Sans elle, demain, il se suicidera dans les palais de sa vie automatique.

■ Xavier de Jarcy et Vincent Remy, *Télérama*, 12/02/2010

Échangeurs, lotissements, zones commerciales, alignements de ronds-points... Depuis les années 60, la ville s'est mise à dévorer la campagne. Une fatalité? Non : le résultat de choix politiques et économiques. **Historique illustré de ces métastases périurbaines.**

Un gros bourg et des fermes perdues dans le bocage, des murs de granit, des toits d'ardoise, des tas de foin, des vaches... Et pour rejoindre Brest, à quelques kilomètres au sud, une bonne route départementale goudronnée. C'était ça, Gouesnou, pendant des décennies, un paysage quasi immuable. Jean-Marc voit le jour dans la ferme de ses parents en 1963. Il a 5 ans lorsqu'un gars de Brest, Jean Cam, a l'idée bizarre d'installer en plein champ un drôle de magasin en parpaing et en tôle qu'il appelle Rallye. Quatre ans plus tard, les élus créent un peu plus au nord, à Kergaradec, un prototype, une ZAC, « zone d'aménagement concerté » : les hangars y poussent un par un.

Un hypermarché Leclerc s'installe au bout de la nouvelle voie express qui se construit par tronçons entre Brest et Rennes. Puis viennent La Hutte, Conforama et les meubles Jean Richou... 300 hectares de terre fertile disparaissent sous le bitume des parkings et des rocadés. Quelques maisons se retrouvent enclavées çà et là. La départementale devient une belle quatre-voies sur laquelle filent à vive allure R16, 504 et Ami 8. **Un quartier chic voit le jour, toujours en pleine nature, qui porte un nom de rêve : la Vallée verte...**

C'est à ce moment-là que ça s'est compliqué pour les parents de Jean-Marc. Avec l'élargissement de la départementale, ils sont expropriés d'un bon bout de terrain et ne peuvent plus emmener leurs vaches de l'autre côté de la quatre-voies. Ils s'adaptent tant bien que mal, confectionnent des produits laitiers pour le centre Leclerc, avant de se reconverter : la jolie ferme Quentel est aujourd'hui une des salles de réception les plus courues de Bretagne.

Les fermes voisines deviennent gîte rural ou centre équestre. La Vallée verte, elle, se retrouve cernée de rangées de pavillons moins chics : « *Nous, on a eu de la chance, grâce à la proximité de l'aéroport, les terres tout autour de la ferme sont restées inconstructibles.* » Aujourd'hui, quand il quitte son bout de verdure préservé pour aller à Brest, Jean-Marc contourne juste la zone de Kergaradec, tellement il trouve ça moche : « *C'est à qui fera le plus grand panneau, rajoutera le plus de fanions. Comme si tout le monde hurlait en même temps ses messages publicitaires.* »

Ça s'est passé près de chez Jean-Marc, à Brest, mais aussi près de chez nous, près de chez vous, à Marseille, Toulouse, Lyon, Metz ou Lille, puis aux abords des villes moyennes, et désormais des plus petites. Avec un formidable coup d'accélérateur depuis les années 1982-1983 et les lois de décentralisation Defferre. Partout, la même trilogie – infrastructures routières, zones commerciales, lotissements – concourt à l'étalement urbain le plus spectaculaire d'Europe : tous les dix ans, l'équivalent d'un département français disparaît sous le béton, le bitume, les panneaux, la tôle.

Il n'y a rien à comprendre, a-t-on jugé pendant des années, juste à prendre acte de la modernité à l'œuvre, une sorte de chaos naturel et spontané, prix à payer pour la « croissance » de notre bien-être matériel. [...]

Lorsque apparaissent les premiers supermarchés, au début des années 60, la France ne compte que 200 kilomètres d'autoroutes, un morceau de périphérique parisien, aucune autre rocade, pas le moindre rond-point... et un architecte-urbaniste visionnaire, Le Corbusier ! Celui-ci a compris très tôt l'hégémonie à venir de la voiture, à laquelle il est favorable. Dès 1933, avec des confrères qu'il a réunis à Athènes, il a imaginé de découper les villes de façon rationnelle, en quatre zones correspondant à quatre « fonctions » : la vie, le travail, les loisirs et les infrastructures routières.

L'État s'empare de l'idée, on entre dans l'ère des « zones », ZUP, ZAC, etc. Et puis il faut « rattraper » l'Allemagne et son insolent réseau d'autoroutes ! Du pain bénit pour notre illustre corps d'ingénieurs des Ponts et Chaussées. La France inscrit dans la loi (loi Pasqua, 1998) que tout citoyen doit se trouver à moins de quarante-cinq minutes d'une entrée ou d'une sortie d'autoroute ! Des itinéraires de contournement des villes sont construits, le territoire se couvre d'échangeurs, de bretelles et de rocades. Vingt ans plus tard, les enfilades de ronds-points à l'anglaise, trop nombreux et trop grands, parachèvent le travail : ils jouent, constate Mangin, *« le rôle de diffuseurs de l'étalement dans le nouveau Meccano urbain qui se met en place »*.

L'empire du hangar

Ceux qui ont vite compris le potentiel que leur offrait ce quadrillage de bitume – foncier pas cher et abondant, accessibilité et visibilité formidables –, ce sont les nouveaux opérateurs du commerce. Ils s'appellent Leclerc en Bretagne, Auchan dans le Nord, Casino dans la région stéphanoise. Leur stratégie : se faire connaître sur leur terroir d'origine, saturer un territoire pour étouffer la concurrence, puis s'étendre à d'autres régions. *« Localisations et accès sont repérés et négociés en amont, explique Mangin, auprès des propriétaires privés, des élus, des aménageurs de ZAC et des directions départementales de l'Équipement. »* Conçus à l'américaine – *« no parking, no business »* –, les hypermarchés raisonnent en termes de « flux » de voitures et de « zones de chalandise » : ils commencent par aspirer les consommateurs des centres villes en attendant que les lotissements viennent boucher les trous du maillage routier...

Aujourd'hui, la France, championne mondiale de la grande distribution – elle exporte son glorieux modèle jusqu'en Chine – compte 1 400 hypermarchés (de plus de 2 500 mètres carrés) et 8 000 supermarchés... Et pour quel bilan ! *« En cassant les prix sur quelques rares mais symboliques produits, les grandes surfaces se sont enrichies en ruinant les pompes à essence, les commerces de bouche, les drogueries, les quincailleries, des milliers de commerces indépendants spécialisés ou de proximité, des milliers d'artisans, et même des milliers de producteurs et fournisseurs. Les résultats sont objectivement inacceptables. Avec, en plus, des prix supérieurs à ceux de nos voisins européens ! »*

Ce n'est pas un dangereux contestataire qui dresse ce constat, mais Jean-Paul Charié, député UMP du Loiret (hélas décédé en novembre dernier), dans un rapport sur l'urbanisme commercial rédigé en mars 2009. La logique des grandes surfaces a vidé les centres villes de leurs commerces, a favorisé la malbouffe, contraint de nombreuses entreprises à délocaliser. Elle a fabriqué des emplois précaires et des chômeurs. C'est une spécificité très française – 70 % du chiffre d'affaires commercial est réalisé en périphérie des villes, contre 30 % en Allemagne. [...]

Le rêve pavillonnaire

Tandis que nos compatriotes s'accoutumaient à naviguer le week-end d'un parking à l'autre, les quartiers pavillonnaires ont fleuri. Il faut dire qu'ils n'ont pas vraiment eu d'autre choix, les Français, face à une crise du logement qui sévit depuis la Seconde Guerre mondiale. Alors que la population du pays était stable depuis le milieu du XIX^e siècle – 40 millions d'habitants –, le baby-boom, l'accélération de l'exode rural, le recours à l'immigration puis l'arrivée des rapatriés d'Algérie changent la donne : il faut construire, vite, pour éradiquer les taudis urbains.

Ce sera, pendant vingt ans, la politique des grands ensembles, à laquelle la circulaire Guichard de 1973 met brutalement fin. Place au rêve pavillonnaire ! Certes, dans les années 20, les débuts de l'exode rural avaient donné naissance aux premiers lotissements – les fameux pavillons Loucheur des faubourgs parisiens. Mais cette fois, on change d'échelle. Rêve de tous les Français, le pavillon ? C'est ce que serinent, depuis Valéry Giscard d'Estaing, tous les gouvernements, qui appuient leur politique sur le rejet des grands ensembles et sur *« notre mémoire rurale »* – souvenons-nous de l'affiche bucolique de François Mitterrand en 1981, la force tranquille du clocher.

« Pourtant, le pavillon, c'est avant tout un choix contraint », constate David Mangin. Les centres villes étant devenus inabordables, les familles pas très riches – elles sont la grande majorité – sont condamnées à l'exil périurbain. [...]

Un développement pas durable

L'urbanisme raconte ce que nous sommes. Le Moyen Age a eu ses villes fortifiées et ses cathédrales, le XIXe siècle ses boulevards et ses lycées. Nous avons nos hangars commerciaux et nos lotissements. Les pare-brise de nos voitures sont des écrans de télévision, et nos villes ressemblent à une soirée sur TF1 : un long tunnel de publicité (la zone commerciale et ses pancartes) suivi d'une émission guimauve (le centre muséifié). Cette périurbanisation vorace s'opère en silence – les revues d'architecture l'ignorent. Elle a été peu visitée par le roman, le documentaire ou la fiction.

Aux États-Unis, des films comme *American Beauty*, la série *Desperate Housewives* ont raconté l'ennui qui suinte des quartiers pavillonnaires. En France, il manque un Balzac contemporain pour décrire la comédie urbaine. «*La ville n'est pas objet de débat, analyse Annie Fourcaut, historienne de la vie citadine. On débat de l'école, pas de la ville, sans voir que la seconde conditionne la première. Peut-être parce que les Français ne sont pas un peuple urbain. Il a fallu attendre 1931 pour que la population des villes égale celle des campagnes, des décennies après les Anglais et les Allemands.* »

Alors, il n'y aurait pas d'autre modèle de vie que celui qui consiste à prendre sa voiture tous les matins pour faire des kilomètres jusqu'à son travail, par des routes saturées et des ronds-points engorgés, pour revenir le soir dans sa maison après être allé faire le plein chez Carrefour? «*L'inflexion, sur le plan des idées, a commencé, se réjouit Bruno Fortier. Depuis trois ou quatre ans, tout le monde dit : on arrête les conneries, on se calme, on redensifie, on réurbanise intelligemment, on cesse de dévorer les terrains agricoles... Mais fabriquer un urbanisme plus évolué, avec un rapport à la nature plus riche, comme ce que l'on voit aux Pays-Bas, au Danemark ou en Allemagne, ça va coûter un peu plus cher!* »

L'impératif écologique supplantera-t-il l'impéritie politique? Durant l'été 2008, quand le prix de l'essence s'est envolé, le chiffre d'affaires de certaines zones commerciales s'est effondré. Affolés, les habitants des lotissements ont réclamé des lignes de bus à leur maire. «*Depuis la fin des grands ensembles, la France n'avait plus de projet urbain collectif, rappelle Annie Fourcaut. Le développement durable pourrait en constituer un.*»

Alors rêvons un instant à ce que pourrait être une «ville passante», comme l'appelle David Mangin, une ville désintoxiquée de la voiture, désenclavée, oublieuse des artères qui segmentent et des zones privatisées et sécurisées, une ville de faubourgs dont les fonctions – habitat, travail, commerce, loisirs – seraient à nouveau mélangées, une ville hybride, métissée, où chacun mettrait un peu du sien... Trop tard ?



■ Sylvain Tesson, *Sur les chemins noirs*, 2016

Je saluais les ruines que je croisais, ne manquais pas de les visiter. Souvent c'était le vestige d'une commanderie, postée en contre-haut d'un plateau. Elle avait présidé aux destinées d'une société agreste. Mais l'après-guerre avait sonné l'exode au pied des reliefs. Subsistaient ces chicots de murs plantés dans l'herbe jaune. C'étaient des endroits attirants. Chaque mur écroulé abritait la possibilité d'une halte. Elles étaient précieuses, ces zones de repli défendues par les herses de mûres. Une plage de silence valait un royaume. Les géographes avaient inventé une superbe expression pour décrire le phénomène d'abandon des villages d'altitude de la Provence. Ils parlaient du «déperchement». Le mouvement avait commencé au cours de la première révolution industrielle, puis il y avait eu la saignée paysanne de 1914 et l'industrialisation du pays au cours du XXe siècle. Après la seconde guerre, les hauts plateaux calcaires s'étaient dépeuplés extraordinairement vite. Les Trente Glorieuses avaient aspiré le paysan en bas de sa pente, vers la plaine. Certains avaient choisi la ville. Les hommes avaient rêvé d'une existence plus facile et de chemins moins empierrés. La vie était devenue confortable et les enfants moins sales. Giono avait trouvé le moyen d'imaginer un regain et de revivifier un hameau par la grâce du roman, mais la plupart du temps les villageois avaient décroché, comme décroche la section quand l'ennemi contre-attaque. Quand un pays de montagne se modernise, l'homme ruisselle comme une nappe d'eau. Et la vallée, frappée d'Alzheimer, ne se souvient même pas que la montagne a retenti de vie. Pouvais-je me douter que ces talus résonnaient autrefois des cris muletiers? Le passé n'a pas d'écho. En une moitié de siècle, l'accélération et l'hypertrophie des systèmes humains — villes nations sociétés entreprises —

avaient institué un nouveau solfège dans les vallées. La question de la taille et la question de la vitesse étaient les nouvelles fondations du monde du XXI^e siècle. L'agitation et l'obésité ne sont jamais d'heureuses nouvelles. Il y avait cependant une consolation : si l'on considérait que le flux était la seule loi de la vie, que l'Histoire n'avait pas de sens, que nous étions emportés dans le train fantôme, sans espoir d'en freiner ni d'en modifier la course, on pouvait trouver une issue en recourant aux chemins. Il suffisait de reprendre la marche en saluant les bêtes pour peu qu'on en croisât.

[...]

Le chemin déboucha sur une perspective. Le Comtat se déployait, rayé d'asphalte. La rumeur des moteurs s'élevait. Dans mon dos : le lent aménagement des abris pastoraux. Devant moi : routes et voies zébrant la vallée où circulaient bêtes, hommes et marchandises. Dans le ravin, le monde d'hier. Vers le sud, le présent et déjà l'annonce des zones périurbaines avancées au pied du Ventoux. La conquête du territoire français par ce nouvel habitat avait été rapide. Quelques années suffirent à la chirurgie esthétique de la géographie. En 1945, le pays devait se relever. Redessiner la carte permettrait de laver les hontes de 1940. La prospérité nouvelle assura le projet. L'État logea les enfants du baby-boom. Les barres d'immeubles poussèrent à la périphérie des villes. Puis, il fallut étaler l'urbanisme, comme le disaient les aménageurs. Leur expression était logique puisque le béton est liquide. L'heure fut au désenclavement. La ville gagnait du terrain. Ce fut le temps des ZUP dans les années 1960, des ZAC une décennie plus tard. Les autoroutes tendirent leurs tentacules, les supermarchés apparurent. La campagne se hérissa de silos. Pompidou était gros et la France prospère. L'agriculture s'industrialisait, les insectes refluaient, les eaux se polluaient. Seuls quelques rabat-joie du Larzac prévenaient du désastre. On les prenait pour des gauchistes, ce qu'ils étaient. On les laissa lire Lénine dans l'humidité des bergeries.

Le septennat de Giscard sonna le deuxième acte. Une loi d'urbanisme autorisa les constructions particulières sur les surfaces agricoles. Le temps des maisons individuelles était venu. Chacun aurait son paradis. Le rêve pavillonnaire moucheta le territoire. Vu d'avion, on aurait dit que le sucrier renversé avait craché ses cubes sur temps des maisons individuelles était venu. Chacun aurait son paradis. Le rêve pavillonnaire moucheta le territoire. Vu d'avion, on aurait dit que le sucrier renversé avait craché ses cubes sur la nappe. Au sol on entendait aboyer les chiens. La maison familiale se répliquait à l'infini. Les enfants jouaient dans les jardins, protégés par les thuyas. C'était tout de même mieux que l'entassement dans les villes.

La décentralisation de Gaston Defferre fut l'estocade. Les collectivités reçurent les clefs de leur développement. Réveillez-vous, Provinces endormies, claironna l'État ! Les enseignes d'hypermarchés fleurirent et les petits commerces ne résistèrent pas. Mammouth balaya de la queue les bistrotiers qui offraient le pastis, le matin, aux cœurs assoiffés. Désormais, pour se soûler, il fallait acheter son cubitus en grande surface.

La géographie humaine est la forme de l'Histoire. En quarante ans le paysage se refaçonna pour que passent les voitures. Elles devaient assurer le mouvement perpétuel entre les zones pavillonnaires et le parking des supermarchés. Le pays se piqueta de ronds-points. Désormais les hommes passeraient des heures dans leur voiture. Les géographes parlaient du « mitage » du territoire : un tissu mou, étrange, n'appartenant ni à la ville ni à la pastorale, une matrice pleine de trous entre lesquels on circulait.

Internet paracheva la mue en fermant les dernières écoutilles. Après les Trente Glorieuses, on aurait pu donner aux deux premières décennies du XXI^e siècle le nom de Vingt *Cliqueuses*. Les autels de la première période pointillaient la campagne : châteaux d'eau, péages et pylônes. La seconde époque avait laissé moins de traces, se contentant de creuser le vide. Le monde se projetait sur un écran, on pouvait rester à la maison, entouré de « voisins vigilants », comme le proclamaient les dispositifs de sécurité municipale. Parfois, un foyer rural organisait une tarte aux pommes avec partie de belote le dimanche, pour ramener un ersatz d'énergie dans les villages dévitalisés. Le « service à la personne » avait remplacé la vieille amitié et la vidéosurveillance garantissait l'ambiance.

Au commencement, les choses avaient dû être enthousiasmantes. Nos parents s'en souvenaient : le pays attendait les lendemains, les jupes raccourcissaient, les chirurgiens remportaient des succès, le Concorde rejoignait l'Amérique en deux heures et les missiles russes, finalement, ne partaient pas — la belle vie, quoi ! Les nourrissons de 1945 avaient tiré à la loterie de l'Histoire le gros lot des années prospères. Ils n'avaient pas écouté Jean Cocteau lançant cette grenade à fragmentation dans son adresse à la jeunesse de l'an 2000: «Il est possible que le Progrès soit le développement d'une erreur.»

[...]

Les historiens avaient inventé des expressions pour classer les époques de l'humanité ; l'âge de la pierre, l'âge du fer, l'âge du bronze s'étaient succédé, puis les âges antiques et féodaux. Ces temps-là étaient des temps immobiles. Notre époque consacrait soudain un «âge du flux». Les avions croisaient, les cargos voguaient, les particules de plastique flottaient dans l'océan. La moindre brosse à dents faisait le tour du monde, les petits Normands partaient au djihad pour poster des vidéos sur YouTube. Les hommes dansaient sur l'échiquier. Ce tournoi avait même été érigé en dogme. Une culture se devait à la circulation et aux contacts si elle voulait une chance de se voir célébrée. L'ode à la « diversité », à l'« échange », à la « communication des univers » était le nouveau catéchisme des professionnels de la production culturelle en Europe.

La crise de Parkinson de l'Histoire portait le nom de mondialisation. La traduction de ce phénomène dans nos vies quotidiennes mettait à notre disposition fruits et légumes tropicaux dans l'épicerie la plus modeste d'une campagne en marge. Une question venait alors : pourquoi n'acceptait-on pas qu'un voleur de pommes s'introduise dans un verger et pourquoi permettait-on à une mangue du Brésil de trôner dans une épicerie de l'Ardèche ? Où commençait l'infraction ?

Comme la planète était promue théâtre de la circulation générale des êtres et des marchandises, par contrecoup les vallées s'étaient vu affliger de leurs grand-routes, les montagnes de leurs tunnels. L'« aménagement du territoire » organisait le mouvement. Même le bleu du ciel était strié du panache des long-courriers. Le paysage était devenu le décor du passage.

[...]

J'évitais les stations balnéaires par de courts crochets sur la plage. Le sable était piqué de millions de tortillons évacués par les vers. Cela donnait aux schorres des airs de rizières indochinoises. Les havres festonnaient la côte à moindre rythme que les villages-vacances de l'après-guerre. Je passai Pirou-Plage, Lindbergh-Plage, Barneville-Plage. Ces installations étaient la projection sur le front de mer des villages historiques sis à quelques kilomètres, en retrait. À la reconstruction, la société des loisirs avait apporté sa touche au remodelage du paysage. Après la rocade routière et le silo à grain, la station balnéaire avait constitué l'un des totems de la France prospère. La société des années 1960, sûre de son avenir, faisait du territoire une aire de jeux. À l'est, le long de l'arc alpin, les stations de ski attiraient les vacanciers pour les sports d'hiver. Six mois plus tard, le balancier oscillait et amenait les estivants au bord de la mer. Naissaient les « bases de loisirs » et les « villages-vacances ». On jouait dans le sable ratissé par les tracteurs après avoir glissé sur la poudreuse crachée par les canons à neige. *La géographie du loisir* avait apporté les derniers coups de bistouri nécessaires à la transformation de la face du pays. Désertés en cette morte saison, les lieux avaient le charme des coulisses de théâtre où les régisseurs remettent les décors. Seuls s'activaient sur la plage les tracteurs des pêcheurs cultivant leurs jardins de coquillages quand la marée baissait. Parfois, un chien traversait une rue. Cet été, la cloche du marchand de glace annoncerait que les hommes étaient revenus demander à la mer de vivifier leurs corps javellisés par des mois passés en ville.

■ David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001

Ce n'est que depuis peu que les routes sont vides de marcheurs et parcourues par les seules voitures. Si la marche s'imposait à nos ancêtres pour se déplacer, même pour de longs voyages, elle est aujourd'hui, en principe, un choix, et même une forme délibérée de résistance à la neutralisation technique du corps qui marque nos sociétés. Si elle reste essentielle comme moyen de se déplacer en ville, en revanche entre deux villes ou deux villages elle est devenue pratiquement impensable. Aucune protection n'isole d'ailleurs de la route le marcheur impénitent qui s'y risquerait. Dans la majeure partie du monde pourtant les piétons disputent encore ce maigre espace aux bus, aux voitures, aux innombrables deux-roues. En Asie, en Amérique latine, en Afrique, même les routes les plus fréquentées confrontent en permanence les véhicules de toute sorte aux piétons, voire même aux troupeaux et à leurs bergers. Dans les années trente, quand Laurie Lee se met en chemin, il rencontre une foule de marcheurs plus ou moins aguerris. Il y a les vagabonds et surtout la foule des chômeurs en quête d'un travail. "*Les professionnels se reconnaissaient sans mal : ils se faisaient du thé au bord de la route, prenaient les choses du bon côté et étudiaient beaucoup leurs pieds. Les autres marchaient comme des somnambules... Certains portaient des caisses à outils ou de pitoyables valises en carton. D'autres n'avaient plus que des restes d'habits de ville sur le dos*" (Lee, 1994, 30). Les rares qui s'aventurent sur les routes s'exposent à la méfiance des populations et aux contrôles policiers sauf s'ils sont à la bonne saison sur les routes balisées des chemins de Compostelle. Pierre Barret et Jean-Noël Gurgand, effectuant il y a quelques années à pied le pèlerinage de Compostelle en partant de Vézelay, en font la sinistre expérience. Ils sont contrôlés neuf fois et souvent dénoncés aux autorités par des gens qui voient avec suspicion ces deux piétons passer sur la route avec leur sac à dos sans l'ombre d'une voiture à leur côté pour les disculper (Barret, Gurgand, 1999, 276).

Le monde où marcher se réduit avec l'accroissement des zones urbaines, les autoroutes qui coupent les parcours, les tracés des TGV ou les aménagements des anciens chemins de terre qui permettent l'accès de voitures ou de 4x4 à l'intérieur des bois ou des forêts. L'accroissement du rendement touristique d'une région implique souvent une mise en place des infrastructures routières qui ne prend guère en compte le marcheur, personnage anachronique à moins qu'il ne se contente des zones spécialement affectées en sa faveur. La souveraineté de la voiture est partout et crée un univers nécessairement hostile aux marcheurs ou aux cyclistes (compte tenu du moins des règles de civilité en vigueur en France ou dans les pays méditerranéens qui sont toujours au détriment du plus faible). Les espaces indéterminés, ouverts à la déambulation, à la surprise, à la découverte, diminuent sensiblement. Aux États-Unis, E. Abbey dit son amertume de voir aménager des espaces merveilleux qu'autrefois venaient visiter les seuls amoureux de la nature qui ne craignaient pas de marcher à quelques kilomètres de leur voiture en quête d'un dépaysement radical. En une dizaine d'années, le Monument National des Arches est ainsi passé de quelques milliers de visiteurs par an à plusieurs centaines de milliers. L'aménagement de routes carrossables, la création d'infrastructures ont transformé des

lieux de méditation et de silence en de vastes campings résonnant de télévisions, de radios, de cyclomoteurs, de voitures, etc.

L'industrie touristique restitue des lieux rares et précieux à la consommation mais ce faisant elle détruit leur aura en les banalisant. "Le progrès, enfin, est parvenu aux Arches, au bout d'un million d'années d'abandon. L'industrie touristique est là" (Abbey, 1995, 73). E. Abbey énumère ainsi nombre de lieux magiques qui n'étaient accessibles qu'au terme de quelques heures de marche qui garantissaient la solitude, le silence, la beauté, et qui sont désormais livrés à la foule motorisée grâce à des routes qui permettent d'y accéder sans entraves mais qui chassent irrédudiblement les marcheurs. Abbey craint que l'ensemble des parcs nationaux et des forêts américaines ne subissent le même sort. Le nerf de la guerre est l'accessibilité : dès lors qu'un lieu est joignable en voiture il est assuré de recevoir maintes visites motorisées et de devenir dangereux et insupportable aux marcheurs.

■ David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001

Ce n'est que depuis peu que les routes sont vides de marcheurs et parcourues par les seules voitures. Si la marche s'imposait à nos ancêtres pour se déplacer, même pour de longs voyages, elle est aujourd'hui, en principe, un choix, et même une forme délibérée de résistance à la neutralisation technique du corps qui marque nos sociétés. Si elle reste essentielle comme moyen de se déplacer en ville, en revanche entre deux villes ou deux villages elle est devenue pratiquement impensable. Aucune protection n'isole d'ailleurs de la route le marcheur impénitent qui s'y risquerait. Dans la majeure partie du monde pourtant les piétons disputent encore ce maigre espace aux bus, aux voitures, aux innombrables deux-roues. En Asie, en Amérique latine, en Afrique, même les routes les plus fréquentées confrontent en permanence les véhicules de toute sorte aux piétons, voire même aux troupeaux et à leurs bergers. Dans les années trente, quand Laurie Lee se met en chemin, il rencontre une foule de marcheurs plus ou moins aguerris. Il y a les vagabonds et surtout la foule des chômeurs en quête d'un travail. "*Les professionnels se reconnaissaient sans mal : ils se faisaient du thé au bord de la route, prenaient les choses du bon côté et étudiaient beaucoup leurs pieds. Les autres marchaient comme des somnambules... Certains portaient des caisses à outils ou de pitoyables valises en carton. D'autres n'avaient plus que des restes d'habits de ville sur le dos*" (Lee, 1994, 30). Les rares qui s'aventurent sur les routes s'exposent à la méfiance des populations et aux contrôles policiers sauf s'ils sont à la bonne saison sur les routes balisées des chemins de Compostelle. Pierre Barret et Jean-Noël Gurgand, effectuant il y a quelques années à pied le pèlerinage de Compostelle en partant de Vézelay, en font la sinistre expérience. Ils sont contrôlés neuf fois et souvent dénoncés aux autorités par des gens qui voient avec suspicion ces deux piétons passer sur la route avec leur sac à dos sans l'ombre d'une voiture à leur côté pour les disculper (Barret, Gurgand, 1999, 276).

Le monde où marcher se réduit avec l'accroissement des zones urbaines, les autoroutes qui coupent les parcours, les tracés des TGV ou les aménagements des anciens chemins de terre qui permettent l'accès de voitures ou de 4x4 à l'intérieur des bois ou des forêts. L'accroissement du rendement touristique d'une région implique souvent une mise en place des infrastructures routières qui ne prend guère en compte le marcheur, personnage anachronique à moins qu'il ne se contente des zones spécialement affectées en sa faveur. La souveraineté de la voiture est partout et crée un univers nécessairement hostile aux marcheurs ou aux cyclistes (compte tenu du moins des règles de civilité en vigueur en France ou dans les pays méditerranéens qui sont toujours au détriment du plus faible). Les espaces indéterminés, ouverts à la déambulation, à la surprise, à la découverte, diminuent sensiblement. Aux États-Unis, E. Abbey dit son amertume de voir aménager des espaces merveilleux qu'autrefois venaient visiter les seuls amoureux de la nature qui ne craignaient pas de marcher à quelques kilomètres de leur voiture en quête d'un dépaysement radical. En une dizaine d'années, le Monument National des Arches est ainsi passé de quelques milliers de visiteurs par an à plusieurs centaines de milliers. L'aménagement de routes carrossables, la création d'infrastructures ont transformé des lieux de méditation et de silence en de vastes campings résonnant de télévisions, de radios, de cyclomoteurs, de voitures, etc.

L'industrie touristique restitue des lieux rares et précieux à la consommation mais ce faisant elle détruit leur aura en les banalisant. "Le progrès, enfin, est parvenu aux Arches, au bout d'un million d'années d'abandon. L'industrie touristique est là" (Abbey, 1995, 73). E. Abbey énumère ainsi nombre de lieux magiques qui n'étaient accessibles qu'au terme de quelques heures de marche qui garantissaient la solitude, le silence, la beauté, et qui sont désormais livrés à la foule motorisée grâce à des routes qui permettent d'y accéder sans entraves mais qui chassent irrédudiblement les marcheurs. Abbey craint que l'ensemble des parcs nationaux et des forêts américaines ne subissent le même sort. Le nerf de la guerre est l'accessibilité : dès lors qu'un lieu est joignable en voiture il est assuré de recevoir maintes visites motorisées et de devenir dangereux et insupportable aux marcheurs.

Question : Quelles sont les idées principales du texte ?



2 – L'absurdité d'une course sans but, dénuée de sens et symptomatique d'un vide, d'un malaise

À vouloir aller trop vite l'homme ne perd-il pas plus de temps qu'il n'en gagne ? Que fait-il du temps dégagé grâce aux progrès techniques ? Pourquoi paradoxalement a-t-il l'impression d'avoir de moins en moins de temps ? Est-ce que ce temps « gagné » est vraiment profitable pour tous ceux qui s'agitent ?

Cette course effrénée contre le temps, la montre n'est-elle pas absurde ? A-t-elle une finalité ? N'est-elle pas plutôt symptomatique d'un mal être et d'un vide existentiel.

Emporté dans une sorte de frénésie, l'homme perd la conscience de son rapport aux autres et au monde. Il devient une sorte de coquille vide. La modernité est l'ère de la superficialité.

■ *L'homme pressé*, Edouard Molinaro, 1976



Question :

En quoi la construction de l'affiche illustre-t-elle le titre du film ?

a) La vitesse : une perte de temps

Alors que la technique est supposée nous faire gagner du temps, nous avons l'impression de ne plus en avoir et nous semblons être dépassés par une quantité de tâches.

■ Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2010

Une théorie de l'accélération sociale

[...] Considérez ensuite qu'en 1990 vous écriviez et receviez en moyenne dix lettres par journée de travail, dont le traitement vous prenait deux heures. Avec l'introduction de la nouvelle technologie, vous n'avez plus besoin que d'une heure pour votre correspondance quotidienne, si le nombre de messages envoyés et reçus demeure le même. Vous avez donc gagné une heure de « temps libre » que vous pouvez utiliser pour autre chose. Est-ce que c'est ce qui s'est passé ? Je parie que non. En fait, si le nombre de messages que vous lisez et envoyez a doublé, alors vous avez besoin de la même quantité de temps pour en finir avec votre correspondance quotidienne. Mais je soupçonne qu'aujourd'hui vous lisez et écrivez quarante, cinquante ou même soixante-dix messages par jour. Vous avez donc besoin de beaucoup plus de temps pour tout ce qui touche à la communication que vous n'en aviez besoin avant que le Web ne soit inventé.

Il se trouve que la même chose s'est produite il y a un siècle avec l'introduction de la voiture, et plus tard avec l'invention de la machine à laver : bien sûr, nous aurions gagné d'importantes ressources de temps libre si nous avions parcouru les mêmes distances qu'auparavant et lavé notre linge à la même fréquence — mais ce n'est pas le cas. Nous parcourons aujourd'hui, en conduisant ou même en avion, des centaines de kilomètres, pour le travail ou pour le plaisir, alors qu'avant nous n'aurions sans doute couvert qu'un cercle de quelques kilomètres dans toute notre vie, et nous changeons maintenant de vêtements tous les jours, alors que nous n'en changions qu'une fois par mois (ou moins) il y a un siècle.

Questions : *Pour quelle(s) raison(s) perd-on du temps alors que la technique nous permet d'en gagner ? Quel paradoxe, le sociologue souligne-t-il ?*

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003

D'une manière générale, l'e-mail est vu, tout comme le portable mais plus encore, comme contribuant à générer l'urgence et à «détemporaliser» la relation en instaurant une exigence d'immédiat. L'écart entre la demande effectuée et la réponse attendue ne fait presque plus partie des choses admissibles et on attend de cette dernière une promptitude égale à celle de l'envoi. Mais les dysfonctionnements induits par cette exigence sont nombreux. D'abord, la réponse dans l'immédiat est souvent inefficace: «On envoie un mail pour poser une question et on attend la réponse par retour d'email, dans les minutes qui suivent. Avant, quand on demandait une réponse par retour du courrier, ça prenait trois jours, mais, maintenant, on s'impose de répondre tout de suite à une question et ça ne fait pas gagner de temps parce que deux jours après, il y a un nouvel élément qui fait que la réponse change et on va devoir donner trois réponses à trois jours d'intervalle, plutôt que d'attendre trois jours pour donner la vraie réponse. Donc, le mail est générateur d'urgences et surtout de fausses urgences.

Questions : Qu'est-ce qui peut paraître absurde et inutile dans les nouveaux modes de communication ultra rapides ? En quoi cette démonstration illustre-t-elle parfaitement le proverbe : « il ne faut pas confondre vitesse et précipitation » ?

■ JM Ucciani, *Illustrations pour une campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques du mail en entreprise*, 17/06/2009



b) La vitesse : une dissolution des liens sociaux

Aussi constamment pressés, inquiets d'accumuler du retard, nous avons tendance à ignorer l'autre. Nous négligeons les petits gestes quotidiens qui contribuaient à la création des liens sociaux

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003

« Il y a une perte des petits liens de tous les jours qui sont très importants, prendre un café ensemble, fêter les anniversaires, féliciter une réussite. Il n'y a encore pas longtemps, on faisait des challenges, avec des manifestations amicales et des points réguliers pour créer un lien social et pour impliquer les autres services et ça permettait de diminuer les conflits parce qu'on pouvait comprendre les problèmes de l'autre. *Maintenant, on n'a plus le temps d'écouter, de discuter, d'échanger, de parler.* Ce lien de communication n'existe plus. Pour que ça marche bien, il faut que les gens aient des liens entre eux. Or la pression de rentabilité que nous subissons est telle qu'on veut sans cesse gagner du temps pour arriver à remplir ses objectifs — on a des objectifs précis dans les fonctions commerciales, c'est tous les mois et c'est tant pour chaque mois — et on n'a plus le temps pour rien d'autre. *Du coup, la communication passe à la trappe. Et comme en plus, la communication, ça ne peut pas se mesurer, eh bien, c'est considéré comme pas important.* Or, c'est tout ce temps investi pour parler avec des gens et créer des liens qui fait que l'entreprise est vivante et que, le jour où on est en difficulté, on peut s'en sortir. Le jour où il n'y a plus de lien, l'aventure est morte, que ce soit dans l'entreprise ou à l'extérieur. On n'y croit plus.»

Dès lors, le temps qu'on a voulu gagner dans la pression du court terme est un temps perdu sur le moyen et long terme, un temps qui se retourne contre ceux, volontaires ou victimes, qui ont tenté de le brusquer. Les effets de cette

dissolution du lien social apparaissent ainsi contre-productifs pour l'entreprise et destructeurs pour ses salariés: «Ce que je vois, observe un spécialiste de la gestion des Ressources humaines, c'est une déstructuration du collectif. Les collectifs se perdent, parce qu'il n'y a plus le temps d'échanger, plus la machine à café, plus d'espace de dialogue inutile.

Et on ne peut pas faire du collectif sans ça. Ce que j'observe, c'est une espèce de solitude, de la distance, du non intérêt, de la non implication, une attitude du genre "après tout, j'en ai rien à foutre", une perte du lien social basique, une perte du sentiment que l'autre existe. »

Questions: En quoi «le culte de l'urgence» dans les entreprises s'avère-t-il inefficace? Quel élément important perdons-nous?

Justifiez l'expression: «le temps qu'on a voulu gagner dans la pression du court terme est un temps perdu sur le moyen et long terme»

■ Milan Kundera, *La lenteur*, 1995

L'envie nous a pris de passer la soirée et la nuit dans un château. Beaucoup, en France, sont devenus des hôtels: un carré de verdure perdu dans une étendue de laideur sans verdure ; un petit morceau d'allées, d'arbres, d'oiseaux au milieu d'un immense filet de routes. Je conduis et, dans le rétroviseur, j'observe une voiture derrière moi. La petite lumière à gauche clignote et toute la voiture émet des ondes d'impatience. Le chauffeur attend l'occasion pour me doubler ; il guette ce moment comme un rapace guette un moineau.

Véra, ma femme, me dit: «Toutes les cinquante minutes un homme meurt sur les routes de France. Regarde-les, tous ces fous qui roulent autour de nous. Ce sont les mêmes qui savent être si extraordinairement prudents quand on dévalise sous leurs yeux une petite vieille dans la rue. Comment se fait-il qu'ils n'aient pas peur quand ils sont au volant?»

Que répondre ? Peut-être ceci : l'homme penché sur sa motocyclette ne peut se concentrer que sur la seconde présente de son vol ; il s'accroche à un fragment de temps coupé et du passé et de l'avenir ; il est arraché à la continuité du temps ; il est en dehors du temps ; autrement dit, il est dans un état d'extase ; dans cet état, il ne sait rien de son âge, rien de sa femme, rien de ses enfants, rien de ses soucis et, partant, il n'a pas peur, car la source de la peur est dans l'avenir, et ce qui est libéré de l'avenir n'a rien à craindre.

La vitesse est la forme d'extase dont la révolution technique a fait cadeau à l'homme. Contrairement au motocycliste, le coureur à pied est toujours présent dans son corps, obligé de penser à ses ampoules, à son essoufflement ; quand il court il sent son poids, son âge, conscient plus que jamais de lui-même et du temps de sa vie. Tout change quand l'homme délègue la faculté de vitesse à une machine : dès lors, son propre corps se trouve hors du jeu et il s'adonne à une vitesse qui est incorporelle, immatérielle, vitesse pure, vitesse en elle-même, vitesse extase.

■ *Alice au pays des Merveilles*, Walt Disney adaptation du roman de Lewis Carroll

<https://youtu.be/C1KQoJ-EsaE>



c) - Une source de mal - être

Il est évident que cette « hyperactivité » fait naître chez l'individu un mal-être profond. Comblé le vide qui paraît être synonyme de mort n'enrichit pas le quotidien.

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003

Ainsi, dans le fait d'être en permanence débordé, se joue une lutte contre une anxiété intérieure et un besoin de réassurance. Mais les choses peuvent aller plus profond encore et mettre en jeu une angoisse plus fondamentale, celle de mourir sans avoir vécu, sans avoir fait quelque chose de sa vie. Le vide de l'activité est alors synonyme de mort, renvoyant à la vacuité d'une vie non accomplie, comme si on n'avait pas rempli un contrat implicite, celui de devoir donner un sens à son existence. Le tourbillon d'activités fait alors fonction de sens à lui seul, l'urgence et la surcharge qu'elle implique rassurant plutôt qu'elles n'angoissent: Aussi longtemps que j'aurai tant de choses à faire, que mon agenda sera plein, que je serai ainsi sollicité sans cesse et toujours plus, je ne pourrai pas mourir, je suis vivant à jamais.» D'où l'impérieuse nécessité de ne jamais laisser le moindre vide s'installer. Le vide, c'est la mort.

Question : En quoi « le tourbillon d'activités » est-il symptomatique d'un mal être ?

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence la société malade du temps*, 2003

L'homme-présent se différencie de son prédécesseur en ce que, précisément, il serait, lui, un homme «sans point de vue», c'est-à-dire «privé de distance symbolique entre son être et le monde». Submergé par les aléas de la contingence immédiate, surchargé d'obligations temporelles, il ne parviendrait plus à se penser sur le mode de l'intentionnalité et du projet. Il fonctionnerait dans un système de sens incapable d'envisager quoi que ce soit au-delà de l'ici et maintenant, un sens focalisé sur la disponibilité et la réalisation immédiate des choses, au détriment de la distanciation entre l'expérience et l'attente, spécifique de la notion de projet propre à l'homme perspectif. L'homme-présent tenterait d'effacer la mort en abolissant le temps, là où l'homme perspectif s'efforçait d'en retarder l'échéance en projetant le temps dans l'avenir, c'est-à-dire en se construisant par rapport à une perspective située dans l'à-venir du temps.

■ Georges Bernanos, *La France contre les robots*, 1947

Entre le Français du XVIIe et un Athénien de l'époque de Périclès, ou un Romain du temps d'Auguste, il y a mille traits communs, au lieu que la Machinerie nous prépare un type d'homme... Mais à quoi bon vous dire quel type d'homme elle prépare. Imbéciles! n'êtes-vous pas les fils ou les petits-fils d'autres imbéciles qui, au temps de ma jeunesse, face à ce colossal Bazar que fut la prétendue Exposition Universelle de 1900, s'attendrissaient sur la noble émulation des concurrences commerciales, sur les luttes pacifiques de l'Industrie?... À quoi bon, puisque l'expérience de 1914 ne vous a pas suffi? Celle de 1940 ne vous servira d'ailleurs pas davantage. Oh ! ce n'est pas pour vous, non ce n'est pas pour vous que je parle ! Trente, soixante, cent millions de morts ne vous détourneraient pas de votre idée fixe: «Aller plus vite, par n'importe quel moyen.» Aller vite ? Mais aller où ? Comme cela vous importe peu, imbéciles ! Dans le moment même où vous lisez ces deux mots: Aller vite, j'ai beau vous traiter d'imbéciles, vous ne me suivez plus. Déjà votre regard vacille, prend l'expression vague et têtue de l'enfant vicieux pressé de retourner à sa rêverie solitaire... « Le café au lait à Paris, l'apéritif à Chandernagor et le dîner à San Francisco », vous vous rendez compte !... Oh ! dans la prochaine inévitable guerre, les tanks lance-flammes pourront cracher leur jet à deux mille mètres au lieu de cinquante, le visage de vos fils bouillir instantanément et leurs yeux sauter hors de l'orbite, chiens que vous êtes ! La paix venue vous recommencerez à vous féliciter du progrès mécanique. «Paris-Marseille en un quart d'heure, c'est formidable ! »

Car vos fils et vos filles peuvent crever: le grand problème à résoudre sera toujours de transporter vos viandes à la vitesse de l'éclair. Que fuyez-vous donc ainsi, imbéciles? Hélas ! c'est vous que vous fuyez, vous-mêmes — chacun de vous se fuit soi-même, comme s'il espérait courir assez vite pour sortir enfin de sa gaine de peau... On ne comprend absolument rien à la civilisation moderne si l'on n'admet pas d'abord qu'elle est une conspiration universelle contre toute espèce de vie intérieure. Hélas ! la liberté n'est pourtant qu'en vous, imbéciles !

Questions : Pourquoi vouloir aller toujours plus vite est absurde ? Qu'oublient les hommes fascinés par la technique ? Pourquoi, selon Bernanos, l'homme est-il assoiffé de vitesse ? Quelle est le registre (la tonalité) de ce texte ?

■ Camus, *Le Mythe de Sisyphe*, 1942

L'absurde

Il arrive que les décors s'écroulent. Lever, tramway, quatre heures de bureau ou d'usine, repas, tramway, quatre heures de travail, repas, sommeil et lundi mardi mercredi jeudi vendredi et samedi sur le même rythme, cette route se suit aisément la plupart du temps. Un jour seulement, le « pourquoi » s'élève et tout commence dans cette lassitude teintée d'étonnement. « Commence », ceci est important. La lassitude est à la fin des actes d'une vie machinale, mais

elle inaugure en même temps le mouvement de la conscience. Elle l'éveille et elle provoque la suite. La suite, c'est le retour inconscient dans la chaîne, ou c'est l'éveil définitif. Au bout de l'éveil vient, avec le temps, la conséquence : suicide ou rétablissement. En soi, la lassitude a quelque chose d'écœurant. Ici je dois conclure qu'elle est bonne. Car tout commence par la conscience et rien ne vaut que par elle. Ces remarques n'ont rien d'original. Mais elles sont évidentes : cela suffit pour un temps, à l'occasion d'une reconnaissance sommaire dans les origines de l'absurde. Le simple « souci » est à l'origine de tout.

De même et pour tous les jours d'une vie sans éclat, le temps nous porte. Mais un moment vient toujours où il faut le porter. Nous vivons sur l'avenir : « demain », « plus tard », « quand tu auras une situation », « avec l'âge tu comprendras ». Ces inconséquences sont admirables, car enfin il s'agit de mourir. Un jour vient pourtant et l'homme constate ou dit qu'il a trente ans. Il affirme ainsi sa jeunesse. Mais du même coup, il se situe par rapport au temps. Il y prend sa place. Il reconnaît qu'il est à un certain moment d'une courbe qu'il confesse devoir parcourir. Il appartient au temps et, à cette horreur qui le saisit, il y reconnaît son pire ennemi. Demain, il souhaitait demain, quand tout lui-même aurait dû s'y refuser. Cette révolte de la chair, c'est l'absurde.

d) – L'accélération, une aliénation

Le fait d'être soumis à des pressions constantes nous rend esclaves. Nous sommes victimes de l'accélération, de la vitesse. Et nous perdons la liberté.

■ **Béatrice Soltner, Intensifier et accélérer sa vie, jusqu'où? Sur le rebord du mode, France Culture. 31 Août 2018**

Interview de la philosophe et psychanalyste Cynthia Fleury,

<https://rcf.fr/culture/philosophie/intensifier-et-acceler-sa-vie-jusqu-ou>

[Les irremplaçables Cynthia Fleuryéd. Gallimard \(2015\)](#)

[Intensifier sa vie pour défier la mort? Cynthia Fleury in "Je suis débordé, donc je suis?", dossier de la Revue Projet \(2016\)](#)

Travail, loisirs, voyages... Dans une sorte de boulimie généralisée qui touche tous les âges, on cherche sans cesse à gagner du temps. Un temps que l'on emplit d'expériences grisantes. Au XXI^e siècle, nous voici sollicités en permanence, joignables à toute heure, capables de courir d'un point à un autre à des vitesses vertigineuses. Ce phénomène d'accélération, Cynthia Fleury en est témoin. Elle qui reçoit en consultation des patients qui viennent "récupérer du temps". Elle a publié en décembre 2016 "*Les irremplaçables*" (éd. Gallimard). "C'est une des raisons pour lesquelles les gens viennent en analyse, ils estiment ne plus arriver à vivre ce qu'ils sont en train de vivre."

"Il faut du temps, il faut de la digestion, il faut des étapes"

Un événement en chasse un autre

Comment les sujets que nous sommes ne seraient-ils pas touchés par cet emballement du temps, qui prend des proportions folles? Comment ne sommes-nous pas étouffés par l'idée de toujours perdre ou gagner du temps? Cynthia Fleury en constate les effets: beaucoup de ses patients ont le sentiment d'être "automates d'eux-mêmes, de leur vie, de leur expérience".

Or il faut du temps. Du temps pour rien, pour penser le temps et pour constater qu'en réalité il ne se gagne ni ne se perd. "Il faut du temps, il faut de la digestion, il faut des étapes, mais surtout il faut la conscientisation de ces étapes", affirme la psychanalyste.

Débordés et hors de soi

Il faut du temps aussi pour être soi. Quand on a le sentiment d'être "débordé" - le mot est signifiant pour la psychanalyste - c'est que nous souffrons de ne plus avoir cette "enveloppe", cette "frontière". Cynthia Fleury parle de "principe de solitude", il s'agit de "sentir que c'est soi et non lui". De réintégrer sa propre vie et "récupérer du sujet".

Question : Écoutez l'émission et relevez les idées principales développées par la philosophe.

■ **Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2010**

a) L'aliénation par rapport à l'espace

Le cœur du concept d'aliénation tel que j'entends l'utiliser réside dans la relation moi-monde: l'aliénation indique une distorsion profonde et structurelle des relations entre le moi et le monde, des manières dont un sujet se situe ou est « localisé » dans le monde. Maintenant, comme les êtres humains sont nécessairement des sujets incarnés, ils ne peuvent ressentir le monde que comme étendu dans l'espace et ne se percevoir eux-mêmes que comme localisés dans l'espace. Cependant, comme Paul Virilio et beaucoup d'autres l'ont observé, à l'âge de la « mondialisation »

numérisée, la proximité sociale et la proximité physique sont de plus en plus séparées : ceux qui sont proches de nous socialement n'ont plus besoin d'être proches de nous physiquement, et vice versa. De façon similaire, l'intérêt social est de plus en plus séparé de la proximité spatiale. Ainsi, pour beaucoup si ce n'est la plupart des processus sociaux, leur localisation ou leur situation spatiale n'est plus pertinente ou même déterminable. Le temps et l'espace, comme le dit Anthony Giddens, deviennent « désencastrés ».

Tout cela n'implique pas nécessairement l'« aliénation par rapport à l'espace », mais cela la rend possible. Il est intéressant à cet égard que les directeurs d'hôtel signalent qu'ils doivent de plus en plus souvent rassurer leurs clients quand ceux-ci appellent la réception en quête d'orientation: ils demandent dans quelle ville ou dans quel pays ils se trouvent. Pour devenir « familier » d'un espace territorial donné, pour se sentir « chez soi » dans un monde spatial, nous avons besoin de certaines formes d'intimité construite: le terme allemand *Heimat* signifie précisément que nous sommes intimes d'un certain espace en tant que tel, même de parties et de segments que nous n'occupons pas ou dont nous n'avons pas besoin. Cependant, ces formes d'intimité et de familiarité demandent du temps pour se développer. Si vous déménagez sans cesse, vous vous déconnectez tôt ou tard d'un quelconque espace géosocial en tant que tel ; vous avez besoin de savoir où se trouvent le supermarché, l'épicerie, ainsi que l'école, le bureau et la salle de sport, mais les espaces qui les séparent demeurent « silencieux » au sens des « non-lieux » de Marc Augé: ils ne racontent aucune histoire, ne transportent aucun souvenir, ils ne sont pas entrelacés avec votre identité. Ceci finira également par être vrai pour vos espaces de vie plus intimes, par exemple l'équipement de votre cuisine: si vous gardez le même réfrigérateur et le même four pendant des décennies, vous savez à quoi ils ressemblent, ce qu'ils sentent, comment ils sonnent ; vous connaissez même leurs défauts et la nature de leurs pannes. Mais si vous en changez deux fois par an, leurs caractéristiques individuelles ne vous intéressent plus vous voulez seulement savoir comment faire marcher ces fichus machins. Ainsi, l'accélération sociale crée une plus grande mobilité et un plus grand désengagement de l'espace physique, mais elle accentue aussi notre aliénation par rapport à l'environnement physique ou matériel.

[...]

L'aliénation par rapport à soi et aux autres

Ainsi, dans un sens, l'accélération mène simplement et directement d'abord à la désintégration, puis à une érosion de l'attachement: nous échouons à intégrer nos épisodes d'action et d'expérience (et les marchandises que nous acquérons) à la totalité d'une vie, et par conséquent nous sommes de plus en plus détachés, ou désengagés, des temps et des espaces de notre vie, de nos actions et de nos expériences, et des choses avec lesquelles nous vivons et nous travaillons. Il n'est pas surprenant que cela soit valable également pour le monde social. Comme Kenneth Gergen l'a dit de façon convaincante, l'être de la modernité tardive rencontre tant d'autres personnes (dans le trafic, au téléphone, par e-mail, etc.) en si peu de temps qu'il est complètement « saturé »: « Dans la communauté du face-à-face, l'ensemble des autres personnes restait relativement stable. Il y avait des changements, par les naissances et les décès, mais se déplacer d'une ville - et encore plus d'un État ou d'un pays - à l'autre était difficile. Cela contraste fortement avec le nombre de relations communément maintenues dans le monde d'aujourd'hui. En comptant sa famille, le journal télévisé du matin, l'autoradio, les collègues dans le train et le journal local, l'employé typique peut être confronté, pendant les deux premières heures de la journée, à autant de personnes différentes (en termes de visions ou d'images) que son prédécesseur, dans sa communauté, en un mois. »

« À travers les technologies du siècle, le nombre et la variété des relations dans lesquelles nous sommes engagés, la fréquence potentielle des contacts, l'intensité exprimée de la relation et l'endurance dans le temps augmentent toutes régulièrement. Cette augmentation devenant extrême, nous atteignons un état de saturation sociale. »

Il en résulte qu'il devient structurellement improbable que nous « établissions une relation » avec autrui. Si vous êtes à court de temps, vous pouvez toujours être prêt à échanger des informations avec les autres et à coopérer avec eux sur des bases plus ou moins instrumentales, mais la dernière chose dont vous avez envie est de les écouter raconter leur vie ou leurs problèmes personnels. Allons boire un verre, oui, mais essayons de ne pas parler en termes personnels et de ne pas établir de relations intenses, au sens de vrais « axes de résonance ». Ces dernières relations prennent du temps à se construire et engendrent de la douleur lorsqu'elles se dissolvent - deux choses problématiques dans un monde où les rencontres changent rapidement.

Le fait que l'autoaliénation soit donc un danger imminent dans la société de l'accélération moderne tardive est presque évident à partir de ce que j'ai montré jusqu'à maintenant. Si nous sommes aliénés par rapport à l'espace et au temps ainsi que par rapport à nos propres actions et expériences et par rapport à nos partenaires d'interaction, nous ne pouvons que difficilement échapper à une sensation de profonde aliénation de soi. Car, comme Charles Taylor et bien d'autres dans le débat sur le communautarisme dit libéral (et bien d'autres avant eux) l'ont exposé de façon convaincante, notre perception de nous-mêmes émerge à partir de nos actions, de nos expériences et de nos relations, à partir de la façon dont nous sommes placés (et dont nous nous plaçons nous-mêmes) dans le monde social et spatio-temporel incluant le monde des choses. Tous les épisodes d'action et d'expérience que nous avons traversés, toutes les options à notre disposition, les gens que nous connaissons et les choses que nous avons acquises sont les matériaux de base de nombreux récits que nous pourrions faire de nous-mêmes, de nombreuses histoires que nous pourrions

élaborer pour déterminer notre identité. Néanmoins, aucune de ces histoires ne semble concluante, car aucune d'elles n'est vraiment appropriée. (Il n'est pas du tout surprenant que nous soyons peu enclins à écouter les histoires de la vie des autres...) Qui nous sommes, et comment nous nous sentons sont des choses qui dépendent des contextes dans lesquels nous évoluons, et nous ne semblons plus capables d'intégrer ces contextes dans notre expérience et dans notre action. Ce qui pourrait très facilement mener à l'« épuisement de l'être » ou même au *burn-out* et à la *dépression*, comme Alain Ehrenberg le suggère. Si c'est « l'importance de ce que nous aimons » qui constitue notre identité, alors la perte d'un tel sens, d'une hiérarchie persistante de la pertinence et de la direction, ne peut que mener à une distorsion de la relation à soi-même. L'aliénation par rapport au monde et l'aliénation par rapport à soi ne sont pas deux choses séparées mais simplement les deux faces de la même pièce. Elle persiste lorsque les « axes de résonance » entre l'être et le monde deviennent silencieux

Questions: Que nous fait perdre l'hyper rapidité du monde ? Pourquoi peut-on parler d'absence de sens ?



3 - « Une sage lenteur a raison de la hâte », Théognis de Mégare, *Poèmes élégiaques* (vers 540 av J. C.)

a) – La lenteur : une philosophie de vie, une forme de sagesse

Comme le souligne Ovide, dans les *Métamorphoses*, les personnages coupables d'excès et d'ubris sont victimes de la vengeance divine. Aussi, dès l'antiquité, les doctrines philosophiques comme le stoïcisme, l'épicurisme enseignent-elles la modération, la lenteur loin de l'agitation stérile. Et cette conception de vie se retrouve à toutes les époques. Le sage préfère la lenteur qui permet de se recentrer et d'échapper à l'éclatement de l'individu.

■ Ovide, *Les Métamorphoses*, 8 ap J. C.



Sebastiano Ricci, *La Chute de Phaéton*, 1703-1704 - Belluno, Museo Civico

Ovide, *Les Métamorphoses*, Livre II, vers 209-346

« Ci-git Phaéton,
Conducteur du char
De son père, s'il ne réussit pas
À le gouverner,
Du moins il est tombé victime
D'une noble audace »



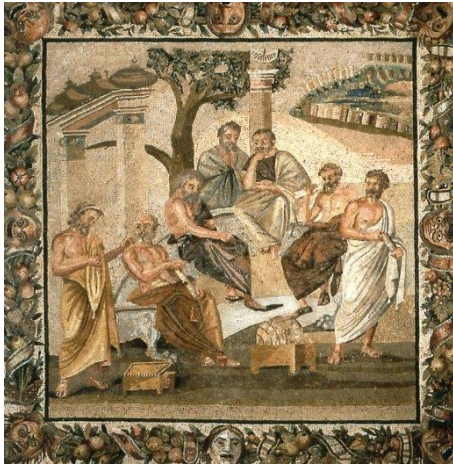
Guido Reni, *Atalante et Hippomène*, 1618-1619, Musée de Capodimonte, Naples (Italie)

Ovide, *Les Métamorphoses*, Livre X, vers 607-704

La jeune fille surprise,
Attirée par la pomme brillante
Se détourne au milieu
De sa course et ramasse l'or
Qui roulait à terre.
Hippomène la dépasse. »

Lisez les métamorphoses de Phaéton et Atalante. En quoi ces récits du poète Ovide constituent-ils une leçon de sagesse et nous invitent à nous méfier de la vitesse ?

■ **Conversation entre philosophes, mosaïque de Pompéi (1er siècle après J-C) Naples, musée national d'archéologie**



Questions

Décrivez la scène et observez les attitudes des personnages représentés.

Comment les couleurs de cette mosaïque contribuent-elles à créer une atmosphère en accord avec la scène représentée ?

■ **Lucrèce, *De la Nature*, II, vers 1-19**

Il est doux, quand sur la vaste mer les vents agitent les flots, de regarder depuis la terre le dur travail accompli par autrui. Non que ce soit un plaisir agréable de voir quelqu'un malmené, mais parce qu'il est doux de voir à quels maux on échappe soi-même. Il est doux aussi de contempler les grands combats de la guerre organisés sur le champ de bataille, sans prendre soi-même part au danger. Mais rien n'est plus doux que d'occuper le séjour serein et bien protégé édifié par l'enseignement des sages, du haut duquel on peut voir les autres hommes errer çà et là et chercher la voie d'une vie sans but, faire assaut d'intelligence, rivaliser de noblesse, faire effort jour et nuit en travaillant de leur mieux pour parvenir au sommet de la richesse et dominer le monde. Ô malheureux esprits des hommes, ô coeurs aveugles! Dans quelles ténèbres de la vie et dans quels périls se passe notre vie si brève! Ne voyez-vous pas que la nature ne réclame pour elle rien d'autre que ceci: que la douleur soit absente du corps, et que l'esprit jouisse d'un sentiment agréable, exempt de souci et de crainte?

■ **Sénèque, *De la tranquillité de l'âme***

L'essentiel ensuite est de ne point se tourmenter pour des objets ou par des soins superflus ; c'est-à-dire, de ne point convoiter ce que nous ne pouvons avoir ; et quand nous avons obtenu ce que nous désirions, de ne pas trop tard en reconnaître, à notre grande confusion, toute la vanité : en un mot, que nos efforts ne soient ni sans objet, ni sans résultat, et que ce résultat ne soit point au-dessous de nos efforts. En effet, on regrette presque autant de n'avoir point réussi, que d'avoir à rougir du succès.

Retrançons les allées et venues si ordinaires à ces hommes qu'on voit se montrer alternativement dans les cercles, au théâtre, dans les tribunaux : grâce à leur manie de se mêler des affaires d'autrui, ils ont toujours l'air occupé.

Demandez-vous à l'un d'eux sortant de chez lui : "Où allez-vous ? quel est votre projet aujourd'hui ?" Il vous répondra : "Je n'en sais vraiment rien ; mais je verrai du monde, je trouverai bien quelque chose à faire."

Ils courent çà et là sans savoir pourquoi, quêtant des affaires, ne faisant jamais celles qu'ils avaient projetées, mais celles que l'occasion vient leur offrir. Leurs courses sont sans but, sans résultat, comme celles des fourmis qui grimpent sur un arbre ; montées jusqu'au sommet sans rien porter, elles en descendent à vide. Presque tous ces désœuvrés mènent une vie toute semblable à celle de ces insectes, et l'on pourrait à bon droit appeler leur existence une oisiveté active.

Quelle pitié d'en voir quelques-uns courir comme pour éteindre un incendie, coudoyant ceux qui se trouvent sur leur passage, tombant, et faisant tomber les autres avec eux ! Cependant, après avoir bien couru, soit pour saluer quelqu'un qui ne leur rendra pas leur salut, soit pour suivre le cortège d'un défunt qu'ils ne connaissaient pas, soit pour assister au jugement obtenu par un plaideur de profession, soit pour être témoins des fiançailles d'un homme qui change souvent de femmes, soit enfin pour grossir le cortège d'une litière qu'au besoin eux-mêmes porteraient, ils rentrent enfin au logis accablés d'une inutile fatigue : ils protestent qu'ils ne savent pas eux-mêmes pourquoi ils sont sortis, où ils sont allés ; et demain on les verra recommencer les mêmes courses.

Que toute peine donc ait un but, un résultat : ces occupations futiles produisent, sur ces prétendus affairés, le même effet que les chimères sur l'esprit des aliénés ; car ceux-ci même ne se remuent point sans être poussés par quelque espoir ; ils sont excités par des apparences dont leur esprit en délire ne leur permet pas de connaître le peu de réalité.

Il en est de même de tous ceux qui ne sortent que pour grossir la foule : les motifs les plus vains et les plus légers les promènent d'un bout de la ville à l'autre ; et sans qu'ils aient rien à faire au monde, l'aurore les chasse de chez eux. Enfin, après s'être heurtés en vain à plusieurs portes, et confondus en salutations auprès de maints nomenclateurs, dont plus d'un a refusé de les faire entrer, la personne qu'ils trouvent le plus difficilement au logis, c'est eux-mêmes.

De ce travers naît un vice des plus odieux : la manie d'écouter tout ce qui se dit, la curiosité pour les secrets publics et privés, la connaissance d'une foule d'anecdotes qu'on ne peut sans péril ni rapporter ni entendre.

C'est sans doute à ce propos que Démocrite a dit : "Pour vivre tranquille, il faut embrasser peu d'affaires publiques ou privées." Il entendait vraisemblablement par là les affaires inutiles : car celles qui sont nécessaires, tant dans l'ordre politique que dans l'ordre civil, on doit s'y livrer sans réserve et sans en limiter le nombre : mais dès qu'un devoir spécial ne nous y oblige point, il faut nous abstenir de toute démarche.

Question : Quelles sont les leçons de sagesse données par Lucrèce et Sénèque ?

■ Pascal, *Pensées*, 1670

Quand je m'y suis mis quelquefois à considérer les diverses agitations des hommes et les périls et les peines où ils s'exposent dans la Cour, dans la guerre, d'où naissent tant de querelles, de passions, d'entreprises hardies et souvent mauvaises, etc., j'ai dit souvent que tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne savoir pas demeurer en repos dans une chambre. Un homme qui a assez de bien pour vivre, s'il savait demeurer chez soi avec plaisir, n'en sortirait pas pour aller sur la mer ou au siège d'une place. On n'achète une charge à l'armée si cher, que parce qu'on trouverait insupportable de ne bouger de la ville. Et on ne recherche les conversations et les divertissements des jeux que parce qu'on ne peut demeurer chez soi avec plaisir. Etc.

Mais quand j'ai pensé de plus près et qu'après avoir trouvé la cause de tous nos malheurs j'ai voulu en découvrir la raison, j'ai trouvé qu'il y en a une bien effective et qui consiste dans le malheur naturel de notre condition faible et mortelle, et si misérable que rien ne peut nous consoler lorsque nous y pensons de près.

Quelque condition qu'on se figure, où l'on assemble tous les biens qui peuvent nous appartenir, la royauté est le plus beau poste du monde. Et cependant, qu'on s'en imagine accompagné de toutes les satisfactions qui peuvent le toucher. S'il est sans divertissement et qu'on le laisse considérer et faire réflexion sur ce qu'il est, cette félicité languissante ne le soutiendra point. Il tombera par nécessité dans les vues qui le menacent des révoltes qui peuvent arriver et enfin de la mort et des maladies, qui sont inévitables. De sorte que s'il est sans ce qu'on appelle divertissement, le voilà malheureux, et plus malheureux que le moindre de ses sujets qui joue et qui se divertit.

De là vient que le jeu et la conversation des femmes, la guerre, les grands emplois sont si recherchés. Ce n'est pas qu'il y ait en effet du bonheur, ni qu'on s'imagine que la vraie béatitude soit d'avoir l'argent qu'on peut gagner au jeu ou dans le lièvre qu'on court, on n'en voudrait pas s'il était offert. Ce n'est pas cet usage mol et paisible et qui nous laisse penser à notre malheureuse condition qu'on recherche ni les dangers de la guerre ni la peine des emplois, mais c'est le tracis qui nous détourne d'y penser et nous divertit."

Question : Pourquoi Pascal remet-il en cause l'agitation des hommes ?

■ : La Fontaine, Livre VI, *Fable X*, « Le Lièvre et la Tortue » (1668)

Rien ne sert de courir ; il faut partir à point :

Le Lièvre et la Tortue en sont un témoignage.

« Gageons, dit celle-ci, que vous n'atteindrez point

Sitôt que moi ce but. – Sitôt ? Êtes-vous sage ?

Repartit l'animal léger.

Ma commère, il vous faut purger

Avec quatre grains d'ellébore .

– Sage ou non, je parie encore. »

Ainsi fut fait ; et de tous deux

On mit près du but les enjeux.

Savoir quoi, ce n'est pas l'affaire,

Ni de quel juge l'on convint.

Notre Lièvre n'avait que quatre pas à faire ;

J'entends de ceux qu'il fait lorsque, prêt d'être atteint

Il s'éloigne des chiens, les renvoie aux calendes ,
Et leur fait arpenter les landes.

Ayant, dis-je, du temps de reste pour brouter,
Pour dormir, et pour écouter
D'où vient le vent, il laisse la Tortue
Aller son train de sénateur.
Elle part, elle s'évertue ;
Elle se hâte avec lenteur.

Lui cependant méprise une telle victoire,
Tient la gageure à peu de gloire,
Croit qu'il y va de son honneur
De partir tard. Il broute, il se repose,
Il s'amuse à toute autre chose
Qu'à la gageure. À la fin, quand il vit
Que l'autre touchait presque au bout de la carrière,
Il partit comme un trait ; mais les élans qu'il fit
Furent vains : la Tortue arriva la première.
« Eh bien ! lui cria-t-elle, avais-je pas raison ?
De quoi vous sert votre vitesse ?
Moi l'emporter ! Et que serait-ce
Si vous portiez une maison ? »

La Fontaine, Livre VI, Fable X, « Le Lièvre et la Tortue » (1668)

1 - Plante médicinale supposée guérir la folie. 2 - Renvoyer aux calendes grecques. Remettre à une période qui ne viendra pas. 3 - Parcourir à grands pas. 4 - Gageure : défi. L'expression complète est synonyme de « considère le défi comme valant peu de chose ». 5 - Piste pour les courses de char.

b) – « Vite et bien ne s'accordent guère. »

Faire le bon choix, prendre du recul, réfléchir demande du temps. Les activités intellectuelles sont des activités de long terme. Lire, écrire, analyser se fait dans la durée. Aller trop vite fait commettre des erreurs dans de nombreux domaines comme celui de la justice, du journalisme, de la politique: il faut débattre et réfléchir pour juger. Il est nécessaire de vérifier les informations avant de les publier. Les réactions trop spontanées, à chaud manquent souvent d'intérêt. Tweets, buzz, scoops, fake news autant de mots associés à la vitesse mais aussi à l'insuffisance de réflexion, à l'erreur, à la bêtise. La vie politique pâtit grandement de cette accélération vertigineuse des réactions et des informations. Et la démocratie est malade de la vitesse.

Vite et bien ne font pas bon ménage, l'application, la minutie demandent du temps. De plus, l'ouvrage, l'objet fabriqués à la hâte ne sont généralement pas durables car souvent ils sont mal faits (on produit, on consomme, on jette). Et le travail de l'artisan, de l'agriculteur nécessite patience et longueur de temps.

Faire le bon choix, prendre du recul, réfléchir demande du temps

■ Esther Granek, *Synthèses*, 2009

Le Verbe

Pour que la vie sorte d'un grain,
pour qu'une idée naisse d'un rien,
pour les espoirs sans lendemain
et pour les désirs de regain :
attendre est le verbe.

Pour le temps dans tous ses états,
pour chaque jour en son combat,
pour le hasard et pour les choix,
pour l'avenir qui se déploie :
attendre est le verbe.

Pour les mirages à l'horizon,

pour tous les semeurs d'illusions,
pour piège et proie à l'unisson
et pour qu'on morde à l'hameçon :
attendre est le verbe.

Pour que le rêve soit lueur,
pour le sourire après l'humeur,
pour les projets qui chantent au cœur,
et pour les moments de bonheur :
attendre est le verbe.

Pour le futur jusqu'au présent,
pour le présent (infime instant
sitôt dans le passé, tombant),
pour l'éternel déroulement...
déroulement... déroulement... :
attendre est le verbe.

Question : Dans quels domaines de la vie la patience est-elle nécessaire ?

■ **Nicolas Boileau, *L'art poétique - Chant I -, 1674***

Le travail de l'écrivain

[...]

Travaillez à loisir, quelque ordre qui vous presse,
Et ne vous piquez point d'une folle vitesse
Un style si rapide, et qui court en rimant,
Marque moins trop d'esprit que peu de jugement.
J'aime mieux un ruisseau qui, sur la molle arène,
Dans un pré plein de fleurs lentement se promène,
Qu'un torrent débordé qui, d'un cours orageux,
Roule, plein de gravier, sur un terrain fangeux.
Hâtez-vous lentement, et, sans perdre courage,
Vingt fois sur le métier remettez votre ouvrage
Polissez-le sans cesse et le repolissez ;
Ajoutez quelquefois, et souvent effacez.

■ **Propos recueillis par Claire Chartier, *L'Express*, 19 janvier 2016 : Christophe Bouton, *Le Temps de l'urgence*, 2013,**
(éd. Le Bord de l'eau).

"L'obsession de l'urgence déracine le passé - l'individu n'a plus le temps de revenir sur ce qu'il a fait." estime le philosophe Christophe Bouton.

Résistons! Face aux ravages causés par la dictature de la vitesse, le philosophe Christophe Bouton invite à retrouver le temps de la réflexion et de l'esprit critique.

En quoi l'urgence est-elle devenue une norme sociale?

L'idée qu'il faut optimiser chaque minute de notre temps est désormais un "fait social total", au sens du sociologue Émile Durkheim: elle s'est propagée dans une grande partie des secteurs de la société et s'impose aux individus, indépendamment de leur volonté. C'est cette généralisation et cet aspect contraignant qui font de l'urgence une norme, contre laquelle il est très difficile de lutter. A fortiori dans nos sociétés où la vitesse est valorisée.

Chaque époque n'a-t-elle pas tendance à considérer que "tout va plus vite" que par le passé?

Platon pointait déjà du doigt les avocats surchargés, et Sénèque, les gens trop pressés, mais ces critiques ne concernaient qu'une petite partie de la population. Avec la révolution industrielle et la mise en place du capitalisme, à la fin du XVIIIe siècle, la division du travail a permis d'augmenter considérablement la productivité et provoqué l'accélération des tâches. La généralisation des horloges mécaniques dans les usines, au XIXe siècle, a ensuite uniformisé le temps à l'échelle des sociétés. Le phénomène s'est accentué un siècle plus tard, avec l'essor du capitalisme financier et le développement des nouvelles technologies de l'information, dans les années 1990.

La technologie est-elle à l'origine de l'accélération contemporaine?

Elle en est l'une des causes, comme le souligne le sociologue allemand Hartmut Rosa (1), qui avance aussi le facteur psychologique - le goût de la vitesse - et le facteur culturel - l'envie de saisir toutes les opportunités s'offrant à nous ici-bas, la perspective d'un au-delà ayant disparu. Mais, pour moi, la cause structurelle est à chercher dans le

capitalisme et sa quête incessante de productivité. C'est dans l'univers du travail que la contrainte de l'urgence est la plus forte. Le salarié doit accepter les cadences qu'on lui impose, au risque d'être mis au placard ou licencié. Le capitalisme instaure la logique du vingt-quatre heures sur vingt-quatre: il faut produire et consommer sans interruption, dans un temps qui n'a plus rien à voir avec le temps naturel, fait d'interruptions et d'alternances.

En ce sens, l'obsession de l'urgence transforme le temps?

Absolument. Elle déracine le passé - l'individu n'a plus le temps de revenir sur ce qu'il a fait; elle dérobe le présent - on est toujours dans le "coup d'après"; et elle atrophie l'avenir en empêchant toute projection dans le futur et toute réflexion sur les voies possibles d'évolution. Ces conséquences négatives se retrouvent à l'échelle de la société.

Cette tyrannie moderne de l'urgence n'entre-t-elle pas en contradiction avec le grand dessein de la modernité, l'autonomie individuelle et collective?

En effet. Le progrès technologique, comme le capitalisme, entraîne des processus d'aliénation. Dans l'urgence, l'individu ne fait que réagir à une menace ou à une injonction; une dimension essentielle de sa liberté lui est retirée: la faculté de prendre l'initiative. L'urgence nuit également à l'exercice de la démocratie. Les citoyens, soumis à la norme de l'immédiateté, n'ont plus la disponibilité psychique pour réfléchir à la chose publique, qu'ils laissent aux politiques, eux-mêmes débordés et piégés par le court-termisme! Dans la Grèce antique, la *skholè* - le temps du loisir - était la condition nécessaire à la démocratie: les citoyens prenaient le temps de penser, pour pouvoir ensuite délibérer. Il faut rendre à nouveau possible un libre usage du temps, pendant le travail et en dehors.

Que peut-on faire de plus?

Exercer son regard critique, en s'interrogeant: qui m'impose cette urgence? A quoi obéit-elle? Dois-je vraiment y répondre? Sur le plan économique, je crois aux limites que peut mettre le législateur, comme le montre le débat actuel autour du droit à la déconnexion pour les salariés. Enfin, plus globalement, la réponse est, à mes yeux, dans une restauration du politique face à un capitalisme qu'il faut réformer.

Aller trop vite fait commettre des erreurs dans de nombreux domaines comme celui de la justice, du journalisme, de la politique: il faut débattre et réfléchir pour juger

■ Sydney Lumet, *Douze hommes en colère*, 1957 (Bande annonce)



Critique d'une justice expéditive

<https://www.youtube.com/watch?v=J5XbNZ2ylwk>

■ Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004

[...] Et *internet*, qui rend de si précieux services et accroît si prodigieusement notre accès aux connaissances, n'est-il pas *aussi* un monstre froid, une sorte de « cybérie » ? Quant aux médias, qui nous informent plus que jamais mais font *aussi* de nous les contemporains automatiques et hébétés de tout ce qui arrive, n'orchestrent-ils pas, en définitive, une vaste polyphonie de l'insignifiance ?

En définitive, le désormais glorifié « temps réel » ne représente-t-il pas, paradoxalement, la déréalisation la plus accomplie du temps ? Le vrai *temps réel* n'est-il pas celui du cheminement plutôt que celui de l'immédiateté ? Toute maturation ne requiert-elle pas une certaine forme de lenteur ?

S'agissant du temps, il faut se souvenir de la métaphore du fleuve, même si elle reste critiquable sur le fond, car elle a au moins une vertu : celle de nous rappeler que, dans et autour d'un cours d'eau, un écosystème et une vie aquatique ne se développent vraiment que si la vitesse d'écoulement est lente. Sans doute en est-il de même pour notre emploi du temps : l'agitation n'est pas le plus court chemin vers la création. Dans une lettre qu'il adressa à son ami Le Corbusier, Fernand Léger, inquiet de tout voir devenir trop mobile, défendait l'idée que le travail véritable, celui par lequel les choses importantes se font vraiment, est imprégné de lenteur et de recul : *La vie sérieuse marche à trois kilomètres à l'heure, c'est-à-dire au pas d'une vache sur une route. Le danger d'une vie comme la nôtre, c'est de croire aux 1 200 kilomètres à l'heure de l'avion et que ce truc-là change quoi que ce soit à la création soit artistique, soit scientifique. Elle est contrainte par la règle des grandes forces naturelles : un arbre met dix ans à devenir un arbre. Et un grand tableau ? Et un beau roman ? Et une belle invention ? Du trois kilomètres à l'heure, Monsieur, et encore !*

Les choses essentielles mûrissent lentement, en effet. L'univers lui-même a donné l'exemple, qui a mis quinze milliards d'années pour fabriquer des cerveaux humains.

Mais sommes-nous encore capables d'entendre l'avertissement de l'auteur de *La Partie de cartes* ? C'est devenu plus fort que nous : l'idée de vitesse fascine. Sans doute y a-t-il — une fois de plus — quelque métaphysique cachée là-dedans: parce que nous avons le sentiment d'être secrètement séparés de nous-mêmes par notre propre attente, nous avons aussi le sentiment que tout ce qui abrégierait cette attente nous rapprocherait de nous-mêmes. Voilà pourquoi, chaque fois qu'il est question d'accélération et de rapidité, nous sommes comme des navigateurs sentant se lever le vent et déjà guettant l'horizon, comme si se profilaient la terre promise, la fin de l'attente.

Questions :

En quoi la vitesse ne semble-t-elle pas être compatible avec les activités intellectuelles ? Quel est le danger de l'information en temps réel ?

■ **«Des présidentielles en proie à la tyrannie de la vitesse et de l'Internet», Entretien avec Dominique Wolton, Le Temps, 22 avril 2012**

Les autorités françaises ont prévenu: toute divulgation, avant la clôture des derniers bureaux à 20 heures, des premiers résultats du premier tour de la présidentielle sera sévèrement punie. Entretien avec le sociologue Dominique Wolton, pour qui le problème révélé par cette polémique est plus profond, et symptomatique d'une scène médiatique obnubilée par la vitesse au détriment de la diversité des sujets traités

Dominique Wolton est un chercheur «indiscipliné», comme l'indique le titre de son dernier ouvrage (Ed. Odile Jacob). Pas question donc, pour le directeur de l'Institut des sciences de la communication du CNRS, d'approuver la pression généralisée pour une divulgation plus rapide, ce soir, des résultats du premier tour.

Le Temps: Est-il logique de ne pas publier, jusqu'à 20 heures, les estimations fiables des résultats du premier tour qui seront connues une à deux heures plus tôt?

Dominique Wolton: La vraie question est de savoir si le fait de divulguer plus tôt ces premiers chiffres sert la population française et la démocratie. Or je pense que non et j'y suis par conséquent opposé. L'obsession de la vitesse et les possibilités offertes par la technologie ne doivent, dans ce cas précis, pas prendre le pas sur la loi. Cette campagne présidentielle révèle d'ailleurs, selon moi, un mal beaucoup plus profond. La multiplication des chaînes de télévision, des sites web et des nouveaux médias, a permis de multiplier l'offre politique. Jamais les «talk-shows» n'ont été aussi nombreux. Jamais les candidats n'ont été sollicités sur autant de plateaux. Or cette profusion médiatique n'a accru, en rien, la qualité du traitement rédactionnel. Elle tue au contraire la diversité. Tous les journalistes répètent les mêmes questions à des candidats condamnés à fournir, entretien après entretien, les mêmes réponses. Le décalage entre la quantité d'informations produites sur cette présidentielle et la qualité va croissant. La tyrannie de la vitesse et de l'Internet, qui condamne les journalistes à produire de plus en plus d'infos en restant derrière leur écran, conditionne le débat politique. La profusion aboutit à la saturation.

– Plusieurs sites de journaux francophones publieront les informations en leur possession. Problématique à vos yeux?

– Je ne vois pas pourquoi nous ne serions pas capables, en Europe, de respecter les règles des autres. Je reconnais que le système français, avec différentes heures de fermeture des bureaux de vote, rend une publication anticipée attrayante. Il est bien sûr logique que la presse veuille publier au plus vite, compte tenu de l'enjeu de cette élection. Peut-être faut-il donc réfléchir à un autre horaire? N'empêche. Je crains, derrière cela, qu'on ne supporte plus aucune différence, que les nouvelles technologies de la communication obligent tout le monde à s'aligner. Où s'arrêtera cette folie de la vitesse? Les peuples européens exigent le respect de leur diversité. Une fois encore, je m'intéresse à ce que cette folie de la vitesse révèle et engendre. On parle d'attendre au maximum deux heures pour publier les premiers résultats. Deux heures, c'est quoi? Posons-nous au moins la question, en France, du lien entre l'état du débat politique et ces nouvelles contraintes de communication.

– Des contraintes qui, selon vous, ont pesé jusque-là sur la campagne et les thèmes évoqués?

– Je vois un lien direct entre cette précipitation, cette saturation médiatique, et la difficulté à faire passer en France les messages complexes sur la mondialisation, sur l'Europe, sur les solutions à apporter à la crise financière, sur nos sociétés multiculturelles, sur l'émigration devenue le bouc émissaire parfait car très simple à diaboliser en quelques phrases. Toute une série de questions décisives pour notre avenir sont «zappées», parce qu'elles ne rentrent pas dans les tuyaux médiatiques et technologiques. On peut aussi faire une analogie entre le traitement éditorial de la campagne et notre choix de société. Ne faut-il pas réfléchir à la folie qui consisterait à imaginer que 80% de la population peut vivre, travailler derrière son ordinateur? Nos modes de communication révèlent nos fractures et nos impasses. La

présidentielle est un amplificateur de tendances lourdes sur lesquelles nos démocraties doivent avoir le courage de s'interroger.

Question : Quels sont les effets néfastes de la vitesse sur la politique d'après Dominique Wolton ?

■ Philippe Rioux, *La dépêche.fr*, 12 août 2019 : Trump, inventeur de la politique du tweet...

Que serait Donald Trump sans Twitter ? Le président des Etats-Unis a fait du réseau social un outil de communication à part entière, à la fois pour contourner les médias traditionnels (CNN, le Washington Post, le New York Times) accusés par lui d'être ses opposants et pour livrer au monde, sans fard pour ne pas dire sans filtre, sa vision des choses à ses 61,1 millions d'abonnés

Menaces et critiques tous azimuts jour et nuit

À toute heure du jour – et parfois de la nuit – Donald Trump tweete plus vite que son ombre, conspuant régulièrement les médias, donnant des surnoms à ses adversaires («crétin» pour Joe Biden), et critiquant vertement chefs d'État et de gouvernement dans un style brut ponctué de «great» ou de tonitruants messages en majuscules lorsqu'il s'agit d'en menacer certains. De quoi décoiffer toutes les règles policées de la diplomatie...

Le président des États-Unis, qui admettait un an après son élection qu'il ne serait rien sans Twitter, se présente d'ailleurs comme «le plus grand écrivain de phrases de 140 caractères au monde» (140 caractères étant originellement la limite d'un tweet). En 2018, Trump a posté 3 556 messages sur la plateforme et l'on recense sur son compte pas moins de 18 000 occurrences du point d'exclamation...

Ses conseillers comme ses proches ont renoncé à refréner les ardeurs présidentielles sur le réseau social. Désormais ses tweets sont sa marque de fabrique, dont l'impact est étudié par les universitaires... ou moqué par les opposants de ce président qui fut la vedette de sa propre émission de télé-réalité.

Pour les 73 ans de Trump, s'est ouvert à Washington une exposition temporaire « *Donald J. Trump Presidential Twitter Library* », une bibliothèque qui se moque de ses tweets en les exposant encadrés aux murs.

Organisée par l'émission de télévision *The Daily Show* de Trevor Noah, cette exposition recense les coquilles (le mystérieux Covfefe), les surnoms, les bourdes et les colères du locataire de la Maison Blanche. L'exposition, qui a remporté un grand succès est disponible en visite virtuelle sur internet que l'on peut partager sur Twitter bien sûr.

■ Olivier Babeau, *L'infériorité du modèle démocratique à l'ère d'internet, L'Opinion*, 6 décembre 2018

La fragilisation des démocraties est le phénomène le plus frappant de ces trente dernières années. On avait pu penser dans les années 1990 que l'effondrement du bloc de l'est consacrait la victoire des systèmes fondés sur les droits individuels et la représentation. On se rend compte qu'à l'ère numérique, les forces des démocraties sont devenues de terribles faiblesses. Les trois piliers d'un État fort sont profondément ébranlés : maîtrise des récits partagés, capacité à agir économiquement et légitimité du pouvoir.

Les démocraties avaient fondé leur cohésion sur la libération de la parole, donnant à chacun un sentiment de liberté qui maximisait l'adhésion au système. En permettant une circulation de l'information qui échappe aux médias traditionnels, qui en filtraient les excès et déviances, les réseaux sociaux ont fait exploser la machine traditionnelle de fabrication du consensus. La surabondance d'information brouille les évidences et fait par contraste ressortir les options les plus extrêmes (avec la complicité, désormais, de médias qui ont besoin d'audience et organisent la polarisation).

La chute des barrières à l'entrée sur le marché des idées a balkanisé les représentations, cristallisant une hypersegmentation sociale entre communautés qui ne peuvent plus se parler. Les régimes autoritaires imposent eux une vision partagée grâce à la maîtrise des communications.

Second ébranlement majeur : notre régime ne peut plus cacher qu'il a perdu la maîtrise des événements. L'environnement technologiquement plus complexe et incroyablement dynamique met en échec nos systèmes de pilotage hérités du siècle précédent. L'État se borne à feindre d'être l'organisateur de phénomènes qui lui échappent absolument. La loi Pacte, qui n'a rien d'une révolution, aura mis au moins dix-neuf mois à être votée.

Le rythme de la décision est tragiquement en décalage face à des mutations ultra-rapides. Ajouté à l'incroyable analphabétisme numérique de nos élus, ce décalage est fatal à la pertinence du travail du Parlement

La Chine est capable, elle, de prendre en quelques jours des décisions comme le calendrier de disparition des motorisations thermiques, et de s'y tenir. Le rythme de la décision démocratique, bien adapté à un monde qui évolue très lentement, est tragiquement en décalage face à des mutations ultra-rapides. Ajouté à l'incroyable analphabétisme numérique de nos élus (5 % seulement en ont une connaissance approfondie), ce décalage est fatal à la pertinence du travail du Parlement, qui compense son incapacité à saisir le monde actuel par l'édiction de mesures aussi symboliques qu'inutiles telles que l'interdiction de la fessée.

Censure privatisée. En pratique, les leviers de commande sont de plus en plus transférés aux acteurs privés qui maîtrisent le numérique. Comme l'a remarqué Laurent Alexandre, nos institutions ont délégué dans les faits la gestion

de la censure sur internet. Mark Zuckerberg (Facebook) contrôle désormais potentiellement le débat démocratique français.

Le mode de représentation est le troisième pilier profondément ébranlé de la démocratie. Le désir de participation continue aux décisions publiques se heurte à un système où le passage dans l'isoloir tous les cinq ou six ans reste le seul mode réel de consultation. On ne fait plus confiance à des élus perçus comme éloignés, peu compétents et désignés par d'absurdes scrutins à plusieurs tours aux considérables effets pervers. En face : des autocrates incontestés pouvant développer leur stratégie dans le temps long que garantit l'absence de mandat limité.

L'infériorité du modèle démocratique à l'ère d'internet est flagrante. Pour survivre, il faut que les démocraties changent leurs technologies, qu'elles réinventent leur fonctionnement. A un siècle nouveau doit correspondre de nouvelles modalités de participation à la décision, des façons plus intelligentes de désigner des représentants, et une attention extrême portée à la formation critique des populations.

Question : Pourquoi vitesse et démocratie ne font pas toujours bon ménage ?

Le travail de l'artisan, de l'agriculteur nécessite patience et longueur de temps.

■ **Lauren Lacrampe et Yvan Strelzyk, Le Chablais construit beaucoup... mais trop vite pour éviter les malfaçons?, Le Messenger, 11/05/2016**

Mille habitants de plus par an à Thonon, et des règles d'urbanisme prescrivant de densifier les bourgs pour répondre à une forte pression démographique : le Chablais a grand besoin de logements, et il faut les construire vite. Mais trop vite pour que la qualité suive ? Ayant fait le choix de logements neufs, des Chablaisiens témoignent des malfaçons rencontrées.

Guy Amiot désigne le papier peint décollé dans sa chambre, comme sur tous les murs extérieurs de son appartement.

Habitant au Clos des Moulins à Thonon depuis 2011, Guy Amiot s'est fait le porte-parole d'un groupe de copropriétaires dénonçant « *des vices cachés* » dans cette résidence neuve. De fait, ses griefs sont nombreux, à commencer par une absence d'enduit hydrofuge et d'isolant sur les murs de béton cellulaire : « *C'est un matériau poreux, si bien qu'il absorbe l'humidité.* » Par temps de pluie, l'eau ruisselle sur les murs depuis des couvertines mal posées sur le toit. « *On me dit que cette humidité, c'est à cause de ma terrasse en bois. Or les voisins qui ont les terrasses d'origine ont le même problème.* » Avec un papier peint décollé au bas des murs.

Mais le Thononais en colère pointe d'autres malfaçons : des peintures d'escalier extérieur qui s'écaillent malgré plusieurs interventions, des microfissures sur les crépis, des portes d'entrée qui laissent passer l'air et globalement des ponts thermiques un peu partout. « *Pour une résidence vendue en Hautes performances énergétiques, ça pose des questions !* » Et en plus de cela, des carrelages mal posés aux étages, d'où des nuisances phoniques importantes : « *Suite à une contre-expertise, les habitants vont devoir être relogés le temps des travaux* »... si les questions d'assurance peuvent être réglées.

« Vivre dans l'inquiétude »

Au final, il centralise quelque cinq cents fichiers liés aux problèmes de construction de la résidence. Sans oublier ce dommage collatéral : la dépréciation de son bien. « *Si je veux revendre mon logement, je ne supporterai pas de passer ces vices cachés sous silence.* »

« *Pour nous propriétaires, c'est vivre dans l'inquiétude, en voyant ces moisissures, les décollements et l'humidité dans les murs... J'ai transmis le dossier à un institut spécialisé car j'ai peur qu'en cas de dégel rapide, le béton cellulaire éclate.* » Et de confier que, suite à ces soucis, il est tombé gravement malade. En outre, cela ne facilite pas toujours les relations entre les voisins touchés et ceux qui ne le sont pas, ou ne sont pas propriétaires.

Mais aujourd'hui, il se désole que ses démarches auprès du promoteur, le bailleur social Léman Habitat, n'aboutissent pas. « *Tout cela a été construit à la va-vite mais on refuse de l'admettre. Le problème, c'est que si notre association va au tribunal, cela lui coûtera au bas mot 15 000 euros, sur dix ans au moins, et cet argent, nous ne l'avons pas. Et en face, ils le savent bien. C'est écœurant.* »

Charles Riera, président de Léman Habitat, dit ne pas connaître encore les détails techniques du dossier de M. Amiot. « *C'est possible qu'il y ait des problèmes* », convient-il, tout en s'étonnant : « *Une personne à qui j'ai conseillé d'acheter dans cette résidence en 2011 ne m'en a toujours dit que du bien depuis.* » En outre, les logements en question ayant été vendus à des particuliers, M. Riera se demande si les propriétaires concernés par des malfaçons ne devraient pas se tourner d'abord vers leur syndicat. Et d'assurer que « *de tels problèmes n'arrivent quasiment jamais* » dans les programmes de Léman Habitat.

■ **Un savoir-faire d'exception : la lutherie, Midi en France, France 3**

<https://www.youtube.com/watch?v=wWSzbNI-nos>

■ **La pâtisserie artisanale est devenue un produit d'exception. *Envoyé spécial, France info***

https://www.francetvinfo.fr/replay-magazine/france-2/envoye-special/video-envoye-special-la-patisserie-tradition-artisanale-en-voie-de-disparition_829027.html

■ **Que s'est-il passé pour que le gluten soit mois digeste qu'avant ? *Cash investigation***

https://www.facebook.com/cashinvestigationfrance2/posts/2631442913534194?comment_id=2631455326866286&reply_comment_id=2632377076774111&comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22R%22%7D

■ **Saucisson gare aux cochonneries, *France 5***

<https://www.facebook.com/france5/videos/le-doc-du-dimanche-saucisson-gare-aux-cochonneries/437183530157337/>

Questions :

En vous appuyant sur le texte et les extraits de reportages expliquez ce qu'est le savoir-faire artisan ?

Pourquoi le travail artisanal demande-t-il du temps ?

Pourquoi certains refusent-ils de consacrer le temps nécessaire à un travail bien fait ? Quelles sont les conséquences d'une telle attitude ?

c – Temps et relations humaines

« Les choses importantes » de la vie ne peuvent se concevoir à toute vitesse, les relations humaines se construisent dans la durée. Amour amitié demandent du temps. Le speed dating, les échanges superficiels via les réseaux sociaux ne sont pas souvent le gage de relations profondes, authentiques et durables.

■ **Michel Onfray, De l'aristocratie ou les affinités électives, *La sculpture de soi*, 1996**

[...] Car cette souveraine complicité a besoin de temps. Et l'on pourrait reprendre à notre compte la vieille idée en vertu de laquelle il n'existe pas d'amitié, en tant que telle, mais seulement des preuves d'amitié, toutes données dans des instants, des moments, développés sur la longue durée. Jamais acquise absolument, elle est à construire sans cesse par des signes, des indications, des démonstrations. C'est dans cette mesure que l'écoulement des années, en ce qui la concerne, est un facteur d'embellissement. Rarement elle supporte l'éloignement ou l'installation du silence ou le défaut de temps. Elle périt de négligence et d'absence de raison d'être, car elle n'est pas un sentiment éthéré sans relation avec ses conditions d'exercice. La mort, en revanche, arrête la passion dans l'état où elle est : Patrocle et La Boétie seront, de la part d'Achille et de Montaigne, l'objet d'un rare dévouement, d'une fidélité remarquable. L'œuvre entier du philosophe de Bordeaux est un tombeau à la mémoire de l'ombre. Je songe, aujourd'hui, à ce que Deleuze, parlant de Félix Guattari, appelle une écriture à quatre mains pour dire le lien qui les unissait — les unit. La mort de l'ami est un trou dans l'âme, impossible à combler, le même qui se trouve rempli lorsque l'amitié paraît.

■ **Bernard Morlino, *Louis Nucéra*, 2001**

« On peut feindre l'amour, mais il est impossible de feindre l'amitié. » Philippe Soupault.

Je ne me doutais pas que l'an 2000 pulvériserait ma plus belle histoire d'amour. Mot inventé au plaisir de Louis qui m'enviait cette paternité. Le néologisme définit l'amitié à l'abri des inconvénients de l'amour. Lorsque nous ne nous voyions pas, nous étions comme disparus, mais maintenant il ne vit plus.

Aucune mort précédente ne servit de répétition générale à ce deuil. Je ne peux rester de marbre, faire comme si rien n'était. Jouer à être un homme m'indispose face au scandale suprême. [...]

Le responsable de la collision m'a ôté un ami de vingt ans avec lequel je faisais l'amitié tous les jours. [...]

J'écris pour m'en sortir, bien que je me refuse à faire de l'art avec le souvenir de Louis. Impossible de raturer son cadavre. Je ne m'inspire pas de ce qui n'est plus qu'un fait divers pour broder un roman en vue de séduire. L'idée de toucher un à-valoir sur son dos brisé appartient à l'inconcevable. Puisque les écrits restent, il est grave d'écrire que si j'étais moins réfléchi je pourrais commettre une action irréparable. Je persiste, pèse mes mots, pour mon reliquat d'années à vivre, et maudis l'individu qui a réduit en lambeaux une vie consacrée à l'intelligence. La lourdeur à heurter de plein fouet l'esprit. La pesanteur a vaincu la grâce. Une poignée de secondes a suffi. Ennemi de l'à-peu-près, Louis a été emporté par l'abjection qu'il ne cessa de combattre à longueur de chroniques ciselées avec le souci d'un ébéniste des lettres. [...]

S.O.S ne peut rien contre la détresse. Mon cœur et mes poumons sont asphyxiés par l'angoisse du néant. Au moindre répit, une dague s'aiguise la lame sur mon plexus. La sauvagerie du 9 août m'empêche de respirer [...] Je renonce à la pharmacopée, et ne cesse d'être au supplice, avec la honte de me plaindre. Je ressasse toujours le même

cauchemar vivant : « Mardi soir je lui ai parlé au téléphone et samedi je l'enterre... » J'ai muselé ma peine, avec la référence de Louis qui m'en impose par-delà son inhumation. Sa dignité ne s'est pas évanouie à cause de la violence administrée par un inqualifiable ayant permis de tuer octroyé par la République française. Je dois me remettre du décès comme il s'est remis de celui d'Alphonse Boudard. C'est un bien grand mot car, précisément, il ne s'en était pas remis.

J'écris sur Louis alors que je devrais entendre sa voix ensoleillée. Il eût suffi que le motorisé ne naquît jamais. L'homme explosé sur le goudron surchauffé de la périphérie niçoise s'était construit au contact des grands textes. Une vie de labeur réduite à zéro, anéantie par un mal élevé.[...]

Avant de naître, j'étais lui. Entre la rue de la République et l'avenue des Diables- Bleus¹, un quart de siècle ne nous séparait pas. Nous étions tout aussi près dans la capitale, au pied du Sacré- Cœur. Nous ignorions cette promiscuité jusqu'à notre rencontre en 1980. L'amour des lettres, la passion du sport et nos dégoûts communs scellèrent notre connivence. Sans se l'avouer, nous étions père et fils, à la frontière des personnes et des héros de papier. À force de lire des histoires, nous voulions croire à la nôtre.

Je suis obligé d'écrire, écrire encore, et toujours pour maintenir le lien avec Louis, aussi ténu soit-il. Ce même fil qu'il a arrimé au spectre de Cocteau et de Kessel pour les sauvegarder des ténèbres. Louis a voulu être digne devant le tribunal des morts. Ne jamais trahir ses parents qu'il vénérât. L'innommable ne m'aurait pas atteint davantage s'il m'avait tiré une balle en plein cœur. Mes battements n'émettent plus que le compte à rebours de mes jours. Je suis le cercueil dans lequel mon ami se débat pour en sortir.[...]

Nous faisons l'amitié et prenions du rab, au cas où. Au téléphone, nous parlions de tout et de rien, cinq fois par jour, parfois plus. Nous dépassions Cocteau qui envoyait une lettre quotidienne à Guillaume Apollinaire. Nous jouions à Montaigne et à La Boétie : « Parce que c'était lui ; parce que c'était moi. ».

Question : Quelles places joue le temps dans l'édification d'une « amitié véritable » ?

■ « L'hypervitesse, maladie du XXI^e siècle », article d'Angiola Codacci-Pisarelli, *Courrier international*, n°738-739 (23 décembre 2004)

Nous sommes tous contaminés, malades d'hypervitesse, syndrome dominant du XXI^e siècle, nous dit Thomas Hylland Eriksen. Ce sociologue norvégien a consacré au tourbillon frénétique qui emporte tous les aspects de notre vie un essai intitulé Øyeblikkets tyranni. Rask og langsom tid i informasjonssamfunnet [La tyrannie de l'instant. Rapidité et lenteur à l'ère informatique]. « Nous vivons à une époque où la cigarette a remplacé la pipe, où le courrier électronique prévaut sur la correspondance par lettres et où le flash d'information est le produit qui marche le mieux dans les médias. Les articles de journaux sont de plus en plus courts et, dans les films, les images se succèdent à un rythme de plus en plus rapide. »

Un orchestre japonais a enregistré une version de la Cinquième Symphonie de Beethoven qui dure quatre minutes et quinze secondes de moins que d'habitude, et une pièce d'Ibsen autrefois longue de quatre heures n'en durait plus que deux dans une récente mise en scène à Oslo. Au X^{IV}^e siècle, la peste avait mis trois ans à se propager de la Sicile à Riga. En 2003, il a suffi d'un trajet en avion pour que le S. R. A. S. passe de la Chine au Canada. Là où hier il nous fallait dix minutes, il ne nous en faut plus que cinq aujourd'hui. Et pendant ces cinq minutes, nous cherchons à faire trois choses en même temps. Alors, se demande Eriksen, comment se fait-il que nous disposions de beaucoup moins de temps qu'auparavant ? Pourquoi, au lieu de profiter de notre temps libre, sommes-nous devenus les esclaves du temps-tyran ?

Eriksen donne un exemple : le bouton qui accélère la fermeture des portes d'ascenseurs. Combien de fois avez-vous appuyé dessus ces derniers mois et comment pensez-vous avoir utilisé « ce gain net d'une centaine de secondes par semaine » ? Une chose est sûre : avec ces secondes économisées, on ne fait rien de constructif. La fable effroyable racontée il y a trente ans par Michael Ende dans *Momo* est devenue réalité : des « messieurs en gris » persuadent les hommes de ne pas perdre de précieuses minutes à chanter, à lire ou à aller voir des amis, et ce faisant privent leur vie de sens et de moments de répit. « De tout ce temps économisé, il ne leur restait jamais une miette. Le temps s'évanouissait mystérieusement. »

Dans le livre d'Eriksen, les « messieurs en gris » sont les grands prêtres des nouvelles technologies : les producteurs de logiciels toujours plus rapides et plus complexes ; les entreprises qui sortent des téléphones portables occupant toujours plus les moments libres de notre journée ; et les gourous d'une information fragmentée, superficielle et envahissante, assénée par la radio, par les écrans dans le métro, par les portables. Ces changements aboutissent ainsi à « un temps unique, maniaque, hystérique, qui ne tend vers aucun autre avenir qui ne soit l'instant d'après ».

Le temps économisé, nous le perdons dans des embouteillages sur des routes de plus en plus larges et encombrées, ou à répondre à des e-mails de plus en plus harcelants. Résultat : notre stress augmente et notre créativité diminue. Parce que « la nouveauté surgit de façon inattendue, quand on ralentit la gestion du temps, et sûrement pas quand a des plannings bourrés de délais ». Et les activités dites rapides cannibalisent les activités lentes (famille, lecture, vie privée). (...)

Le plus probable, c'est que chacun d'entre nous trouve sa propre voie vers la lenteur, en éteignant son portable ou en se ménageant des oasis protégées réservées aux loisirs et à la vie affective. Le chemin d'Eriksen passe par la fière affirmation du droit à être injoignable. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard s'il n'y a dans cet article aucune déclaration de l'auteur : quand Eriksen n'est pas là, il n'est pas là, et il n'y a pas de portable qui tienne.

« L'hypervitesse, maladie du XXI^e siècle », *Courrier international*, n°738-739 (23 décembre 2004)

d - Vitesse et exclusion

Le culte de la vitesse est source d'exclusion: les personnes lentes n'ont plus leur place alors qu'ils possèdent parfois des qualités humaines. Par ailleurs la vitesse rejette aussi ceux qui ne peuvent y avoir accès faute de moyens. Ceux sont les plus riches qui ont les moyens de se déplacer rapidement, d'agir rapidement. Il serait sage pour une société plus juste et plus tolérante de ne pas céder au diktat de la vitesse.

■ **Nicole Aubert interviewée par Isabelle Taubes le 2 août 2012. *Psychologie.com***

Les lents sont-ils condamnés à l'exclusion ?

« Je pense que les trop lents ont vraiment du mal à trouver leur place. Sur le plan professionnel, en tout cas, vous ne pouvez plus l'être. La lenteur fait l'objet d'une revendication. Des voix s'élèvent pour dire non à la société du fast-food, du zapping et des clips, à la culture de l'immédiat et de l'instantané. Elles invitent à retrouver le plaisir de prendre son temps, de cuisiner des plats qui mijotent lentement. Mais, je ne pense pas que ces aspirations à la lenteur soient autre chose que des contrepoints, limités et ponctuels, au règne de l'urgence. »

■ **Arjuna Andrade, Les nouvelles de l'éco, *France culture*, 08/05/2018**

<https://www.franceculture.fr/emissions/les-nouvelles-de-leco/les-nouvelles-de-leco-du-mardi-08-mai-2018>

Lutte des classes, lutte des places

Le géographe Michel Lussault développe une analyse des "places", considérées non seulement dans leur dimension spatiale, mais aussi sociale et qui permettent de comprendre les nouvelles luttes politiques et économiques à l'œuvre dans la mondialisation.

Le géographe Michel Lussault développe une analyse des "places", qui renvoie à une conception de l'espace, non comme un simple contenant, un cadre extérieur dans lequel se déroulerait la vie économique, mais bien un objet particulier à considérer en soi. Par "place", il ne faut donc pas entendre de simples localisations géographiques, ni même une situation dans un espace social, mais une tentative de conciliation entre les deux.

Cette analyse originale est intéressante, car elle permet d'avoir un regard neuf sur les relations de pouvoir et de cohabitation entre les populations populaires et ce que Lussault appelle l'élite "cinétique" ou circulante, du fait de son usage et de sa voracité de lieux. Au paroxysme de la mondialisation, qui achève de réduire les distances, cette élite internationale jouit d'une puissance et d'une liberté spatiale sans précédent.

Une multiplicité des espaces possibles

Pour Michel Lussault, c'est ainsi le principe de séparation qui est au cœur de l'expérience humaine. Séparation qui se trouve d'autant renforcée par le processus de mondialisation et d'urbanisation. La différence, le fossé entre les classes populaires et cette élite circulante se traduit donc non seulement par une lutte des classes mais aussi par une lutte des places. Cette notion de place comporte donc une dimension éminemment politique.

Et de fait, jamais les technologies de l'information n'ont permis d'ouvrir autant de possibles dans l'imaginaire des individus. Avec la réduction des distances, matérielles et intellectuelles, les individus voient se multiplier l'espace des possibles. Les individus voient se rapprocher l'autre et le lointain, poussant à une volonté d'émancipation de leur milieu d'origine.

Mais dans le même temps, les espaces assignent aux individus un ensemble de normes et de pratiques dont il est très difficile de s'échapper. Ces stratégies de mobilité sont ainsi bien plus difficiles à mettre en œuvre pour les catégories les plus précaires, à cause des dispositifs de surveillance et de contrôle des individus. Aux antipodes, les élites cinétiques, se déplacent d'un espace à l'autre sans qu'on ne leur demande justification ni explication.

Cette différence flagrante dans l'usage de l'espace, spatial mais aussi politique et économique, entretient une tension entre les classes populaires et les élites circulantes. D'où la pertinence d'une expression comme celle de "lutte des places" qui rappelle la dimension spatiale des stratégies et des luttes politiques pour l'émancipation.

Les ruses géographiques du capitalisme

Dans un article du journal l'Humanité, le philosophe Grégoire Chamayou explique que le système capitaliste, pétri de contradiction, parvient à retarder ses crises grâce à des *“ruses géographiques”*.

Reprenant l'analyse du géographe David Harvey, il explique que c'est grâce à son incroyable plasticité, sa capacité de transformation et d'adaptation, que le capitalisme parvient à se perdurer. Pour David Harvey, il faut également considérer l'espace comme un objet d'étude à part entière et non pas un simple environnement où se déploient des réalités économiques.

Chamayou s'intéresse ainsi à l'histoire du capitalisme qui apparaît selon lui comme une *“incessante diminution des temps de déplacement grâce aux moyens de communication”*. Ce que Marx décrivait comme l'annihilation de l'espace par le temps.

Pourtant, pour s'ancrer, le capitalisme a dû s'appuyer sur de lourdes et coûteuses infrastructures. Une rigidité des lieux, en contradiction avec la mobilité du capital et des élites dont parle Michel Lussault, et qui explique la *“grande instabilité des paysages géographiques”*. Une tension encore accrue par la lutte que se livrent les territoires en quête perpétuelle d'investissements, de croissance et d'emplois et qui résulte dans les « montages spatiaux » du capitalisme : délocalisation, dumping social et mise en concurrence des misères...

Question : Quels liens peut-on établir entre vitesse et exclusion ?

■ Sansot, *Du bon usage de la lenteur*, 1998

AVANT-PROPOS

Les êtres lents n'avaient pas bonne réputation. On les disait empotés, on les prétendait maladroits, même s'ils exécutaient des gestes difficiles. On les croyait lourdauds, même quand ils avançaient avec une certaine grâce. On les soupçonnait de ne pas mettre beaucoup de cœur à l'ouvrage. On leur préférait les dégourdis — ceux qui, d'une main leste, savent desservir une table, entendre à mi-voix les ordres et s'empresser à les réaliser et qui, enfin, triomphent dans le calcul mental. Leur vivacité éclatait dans leurs mouvements, leurs répliques, et même dans l'acuité de leur regard, la netteté de leurs traits : de vif-argent. « Ne vous faites pas de souci pour eux, ils se tireront toujours d'affaire. »

J'ai choisi mon camp, celui de la lenteur. J'éprouvais trop d'affection pour les méandres du Lot, un petit paresseux, et pour cette lumière qui en septembre s'attarde sur les derniers fruits de l'été et décline insensiblement. J'admiraient ces gens, hommes ou femmes qui, peu à peu, le temps d'une vie, avaient donné forme à un visage de noblesse et de bonté. À la campagne, après une journée de travail, les hommes levaient leur verre de vin à hauteur de leur visage, ils le considéraient, ils l'éclairaient avant -de le boire avec précaution. Des arbres centenaires accomplissaient leur destinée siècle après siècle et une telle lenteur avoisinait l'éternité.

La lenteur, c'était, à mes yeux, la tendresse, le respect, la grâce dont les hommes et les éléments sont parfois capables.

À l'inverse m'irritaient ceux de mes camarades qui se précipitaient à la cantine et qui à l'école couraient après les premières places, pourquoi pas, le prix d'excellence. Ils désiraient devenir très vite des adultes, emprunter les habits et l'autorité des adultes — après avoir bâclé une enfance à jamais abolie. Je me méfiais tout autant des visiteurs (nous les appelions les « Parisiens ») qui, après avoir fait le tour de nos fermes et avoir compris « nos mentalités », s'en retournaient à la ville pour se moquer des ploucs qu'ils avaient rencontrés.

Pour ma part, je me suis promis de vivre lentement, religieusement, attentivement, toutes les saisons et les âges de mon existence.

Le monde est allé de plus en plus vite : les panzerdivisions n'ont pas mis plus de quarante jours pour parcourir et occuper la France. Aujourd'hui, les hommes qui ne sont pas aptes à soutenir ce train d'enfer demeurent au bord de la route et souvent attendent en vain qui les dépannera et leur permettra de recoller au convoi. La raison veut-elle que nous nous inclinions devant un processus que l'on dit irréversible ou bien ne nous invite-t-elle pas plutôt à nous soustraire à une telle galopade quand rien ne la justifie ? Une simple remarque m'inciterait à emprunter la seconde voie. Les personnes si rapides devraient, en principe, accumuler une petite pelote honorable de temps libre où enfin elles vivraient pour elles-mêmes sans se soucier d'une tâche imposée. Or à l'évidence elles me semblent vivre misérablement dans une sorte de pénurie, étant toujours à la recherche de quelques instants où elles seraient délivrées d'un forcing épuisant.

On aura compris que la lenteur dont je traiterai dans ce texte n'est pas un trait de caractère mais un choix de vie : il conviendrait de ne pas brusquer la durée et de ne pas nous laisser bousculer par elle — une tâche salubre, urgente, dans une société où l'on nous presse et où souvent nous nous soumettons de bon cœur à un tel harcèlement.

■ <https://www.franceculture.fr/conferences/palais-de-la-decouverte-et-cite-des-sciences-et-de-lindustrie/eloge-de-la-lenteur>

■ Jean Giono, *L'homme qui plantait des arbres*, 1953

Le berger qui ne fumait pas alla chercher un petit sac et déversa sur la table un tas de glands. Il se mit à les examiner l'un après l'autre avec beaucoup d'attention, séparant les bons des mauvais. Je fumais ma pipe. Je me proposai pour l'aider. Il me dit que c'était son affaire. En effet : voyant le soin qu'il mettait à ce travail, je n'insistai pas. Ce fut toute notre conversation. Quand il eut du côté des bons un tas de glands assez gros, il les compta par paquets de dix. Ce faisant, il éliminait encore les petits fruits ou ceux qui étaient légèrement fendillés, car il les examinait de fort près. Quand il eut ainsi devant lui cent glands parfaits, il s'arrêta et nous allâmes nous coucher.

La société de cet homme donnait la paix. Je lui demandai le lendemain la permission de me reposer tout le jour chez lui. Il le trouva tout naturel, ou, plus exactement, il me donna l'impression que rien ne pouvait le déranger. Ce repos ne m'était pas absolument obligatoire, mais j'étais intrigué et je voulais en savoir plus. Il fit sortir son troupeau et il le mena à la pâture. Avant de partir, il trempa dans un seau d'eau le petit sac où il avait mis les glands soigneusement choisis et comptés.

Je remarquai qu'en guise de bâton, il emportait une tringle de fer grosse comme le pouce et longue d'environ un mètre cinquante. [...]

Arrivé à l'endroit où il désirait aller, il se mit à planter sa tringle de fer dans la terre. Il faisait ainsi un trou dans lequel il mettait un gland, puis il rebouchait le trou. Il plantait des chênes. Je lui demandai si la terre lui appartenait. Il me répondit que non. Savait-il à qui elle était ? Il ne savait pas. Il supposait que c'était une terre communale, ou peut-être, était-elle propriété de gens qui ne s'en souciaient pas ? Lui ne se souciait pas de connaître les propriétaires. Il planta ainsi cent glands avec un soin extrême. [...]

Après le repas de midi, il recommença à trier sa semence. Je mis, je crois, assez d'insistance dans mes questions puisqu'il y répondit. Depuis trois ans il plantait des arbres dans cette solitude. Il en avait planté cent mille. Sur les cent mille, vingt mille était sortis. Sur ces vingt mille, il comptait encore en perdre la moitié, du fait des rongeurs ou de tout ce qu'il y a d'impossible à prévoir dans les desseins de la Providence. Restaient dix mille chênes qui allaient pousser dans cet endroit où il n'y avait rien auparavant. [...]

C'est à ce moment-là que je me souciai de l'âge de cet homme. Il avait visiblement plus de cinquante ans. Cinquante-cinq, me dit-il. Il s'appelait Elzéard Bouffier. Il avait possédé une ferme dans les plaines. Il y avait réalisé sa vie. Il avait perdu son fils unique, puis sa femme. Il s'était retiré dans la solitude où il prenait plaisir à vivre lentement, avec ses brebis et son chien. Il avait jugé que ce pays mourait par manque d'arbres. Il ajouta que, n'ayant pas d'occupations très importantes, il avait résolu de remédier à cet état de choses. [...]

Je lui dis que, dans trente ans, ces dix mille chênes seraient magnifiques. Il me répondit très simplement que, si Dieu lui prêtait vie, dans trente ans, il en aurait planté tellement d'autres que ces dix mille seraient comme une goutte d'eau dans la mer. [...]

J'ai vu Elzéard Bouffier pour la dernière fois en juin 1945. Il avait alors quatre-vingt-sept ans. J'avais donc repris la route du désert, mais maintenant, malgré le délabrement dans lequel la guerre avait laissé le pays, il y avait un car qui faisait le service entre la vallée de la Durance et la montagne. Je mis sur le compte de ce moyen de transport relativement rapide le fait que je ne reconnaissais plus les lieux de mes dernières promenades. Il me semblait aussi que l'itinéraire me faisait passer par des endroits nouveaux. J'eus besoin d'un nom de village pour conclure que j'étais bien cependant dans cette région jadis en ruine et désolée. Le car me débarqua à Vergons.

Il n'a fallu que les huit ans qui nous séparent de cette époque pour que tout le pays resplendisse de santé et d'aisance. Sur l'emplacement des ruines que j'avais vues en 1913, s'élèvent maintenant des fermes propres, bien crépies, qui dénotent une vie heureuse et confortable. Les vieilles sources, alimentées par les pluies et les neiges que retiennent les forêts, se sont remises à couler. On en a canalisé les eaux. À côté de chaque ferme, dans des bosquets d'érables, les bassins des fontaines débordent sur des tapis de menthes fraîches. Les villages se sont reconstruits peu à peu. Une population venue des plaines où la terre se vend cher s'est fixée dans le pays, y apportant de la jeunesse, du mouvement, de l'esprit d'aventure. On rencontre dans les chemins des hommes et des femmes bien nourris, des garçons et des filles qui savent rire et ont repris goût aux fêtes campagnardes. Si on compte l'ancienne population, méconnaissable depuis qu'elle vit avec douceur et les nouveaux venus, plus de dix mille personnes doivent leur bonheur à Elzéard Bouffier. [...]

Quand je réfléchis qu'un homme seul, réduit à ses simples ressources physiques et morales, a suffi pour faire surgir du désert ce pays de Canaan, je trouve que, malgré tout, la condition humaine est admirable. [...]

Mais, quand je fais le compte de tout ce qu'il a fallu de constance dans la grandeur d'âme et d'acharnement dans la générosité pour obtenir ce résultat, je suis pris d'un immense respect pour ce vieux paysan sans culture qui a su mener à bien cette œuvre digne de Dieu. [...]

Elzéard Bouffier est mort paisiblement en 1947 à l'hospice de Banon.

Question : Quelles leçons peut-on tirer de cette histoire ?

★★★★★★

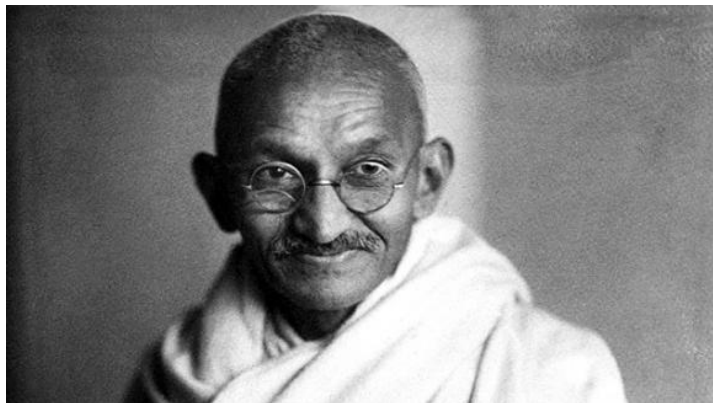
e - Lenteur et résistance : La force de la lenteur dans un monde où tout s'accélère :

■ Thomas Peter, gigantesque sit-in à l'aéroport de Hong Kong, *Courrier international*, 9 août 2018



■ Sandrine Chesnel, 12 mars 1930, Gandhi débute sa Marche du sel, *France info*, 12/03/2015

Il y a 85 ans, Gandhi débutait avec 79 compagnons une marche de 380 kilomètres pour protester contre l'impôt sur le sel des colons britanniques.



(Gandhi © NC)

Le fait du jour

Il y a 85 ans débutait en Inde la marche du sel. Cette marche, c'est Gandhi qui en a eu l'idée. L'Inde de 1930, c'est une colonie britannique, soumise au pouvoir d'un vice-roi. Depuis 15 ans déjà, Gandhi y mène des campagnes de lutte non-violente contre l'aliénation des Indiens. Son projet, en ce début d'année 1930, c'est d'organiser une campagne de désobéissance civile pour obtenir l'abrogation de l'impôt sur le sel. Car à l'époque, c'était un délit pour un indien de fabriquer du sel, d'en posséder, d'en faire commerce, c'était même interdit de ramasser le sel déposé naturellement sur une plage !

Alors, le 12 mars 1930, Gandhi débute sa marche du sel. Un geste politique qui va transformer en épopée les 380 kilomètres qu'il doit franchir pour gagner l'Océan indien. Gandhi sera arrêté le 4 mai, mais c'est trop tard : partout en Inde, des Indiens s'autorisent à faire bouillir de l'eau salée. Il faudra encore 17 ans pour que l'Inde devienne indépendante, en 1947 - mais Gandhi aura alors montré au monde entier qu'une lutte non-violente n'est pas une utopie, mais une méthode d'action politique qui peut... marcher.

Questions : En vous appuyant sur les deux documents, dites pourquoi la lenteur et l'immobilité permettent de protester.

En quoi elles symbolisent-elles aussi une forme de sagesse ?



f - Conception du temps et vitesse

La société occidentale valorise la vitesse parce qu'elle a une conception du temps linéaire. Or d'autres conceptions sont possibles. La perception du temps et de la vitesse est une chose relative. Il est donc nécessaire de mettre à distance le culte de l'urgence

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003

Dans une vision cyclique du temps, l'urgence n'existe pas ou, tout du moins, pas comme nous venons de l'envisager pour le temps linéaire. Dans cette conception cyclique, nous disposerions forcément d'une seconde chance puisque les événements sont récurrents. Dans une vision linéaire, en revanche, la seconde chance n'existe pas. Le temps linéaire, irréversible, est celui de la première et de la dernière chance et le coup d'essai doit être un coup de maître car toute erreur se traduit immédiatement par une perte de temps souvent coûteuse ou inacceptable pour l'organisation.

Dans le domaine de la stratégie d'entreprise, plusieurs recherches ont montré à quel point les retards pris dans les projets de développement de nouveaux produits pouvaient s'avérer désastreux. D'autres ont souligné à quel point le premier entrant sur un marché pouvait générer un avantage concurrentiel déterminant

Le temps linéaire instaure donc une pression à l'excellence, à la réussite et à l'irréprochabilité. Il fixe un cadre dans lequel l'erreur n'est pas admise et s'avère catastrophique lorsqu'elle est commise. La relation directe qui s'instaure de cette manière entre le temps, l'excellence et la performance pose ainsi les termes critiques de l'équation de l'urgence. La réification d'une conception linéaire et quantitative du temps a créé les conditions nécessaires à l'instauration d'une vision de la performance indexée au temps, semant ainsi le terreau nécessaire à l'émergence de ce régime d'urgence généralisé au sein des entreprises et des organisations, dont nous tentons d'analyser les méfaits.

Question : Pourquoi le culte de l'urgence est-il lié à une vision linéaire du temps ?

■ Mathieu Guiekwa, *Temps cyclique temps linéaires, Aspects sociologiques*, 1995

TEMPS LINÉAIRE ET REPRÉSENTATION DE L'AVENIR

Le temps linéaire est la temporalité prédominante dans les sociétés modernes de l'Occident. Ce temps est dit abstrait, extérieur à l'homme, mesurable, historique, divisible, vectoriel, cumulatif, monochrome et unidirectionnel. Jeannerie dirait: «temps découpé, temps disloqué, temps sanctionné, temps accéléré, temps sans mémoire».

Cependant dans la présente réflexion, nous nous limiterons aux aspects historique, vectoriel, cumulatif et unidirectionnel du temps.

Le temps est ainsi qualifié car, entre autres, « en Occident, la succession des événements est conçue comme rectiligne; ils s'alignent de part et d'autre de l'un d'eux tenu pour privilégié et qui sert de rapport unique pour le compte des années, que celles-ci soient antérieures ou postérieures à une donnée choisie ». Selon cette conception du temps, aucun événement ne peut arriver plus d'une fois identiquement. Aucun recommencement n'est possible. Tout s'ajoute, s'accumule, nourrit le présent et féconde le futur. L'une des spécificités du temps linéaire est son orientation vers l'avenir.

Toutefois, dans les sociétés régies par le temps linéaire, les acteurs font une nette distinction entre le passé, le présent et le futur. En effet, le présent est un point glissant continuellement sur la ligne qui va du passé au futur, transformant ce dernier d'abord en présent et ensuite en passé. Ce présent ne s'explique pas par le passé mais par l'avenir. Il n'est retenu que par ce qu'il prépare les enchaînements souhaités par le futur. Par ailleurs, le passé est dévalorisé comme référence pour l'action d'aujourd'hui. Le futur est à construire, à conquérir et l'avenir, ramené à un schéma prévisible, est orienté dans le sens désiré. L'acteur est caractérisé par ce qu'il s'efforce de devenir et non par ce qu'il est au moment présent.

L'idée de progrès — c'est-à-dire une sorte de déroulement des événements vers une issue qui peut être prévue ou indiquée a posteriori — et de croissance est ancrée dans la mentalité des acteurs guidés par le temps linéaire. Ceux-ci « estiment que les temps présents sont meilleurs que ceux passés et que l'avenir est fait d'améliorations constantes ».

Ainsi, leur horizon temporel est considéré comme « le champ de certaines pratiques temporelles : le champ de projets et de planification, des prévisions et des visions anticipées, des attentes et des espoirs ». Autrement dit, l'horizon temporel des acteurs, de moyenne ou de longue durée, est orienté vers l'avenir. Il s'agit d'un « avenir connu, tout au moins connaissable, objet de représentation quelconque. (...) Sans représentation de cet avenir, celui-ci n'existerait pas, on reviendrait au cas des sociétés traditionnelles qui par défaut de représentation d'un avenir répètent le passé ». Par conséquent, les actes posés aujourd'hui sont commandés par ce qu'on désire voir réaliser dans le futur.

Aussi, pour atteindre ce futur, les acteurs imaginent, font des projets, des plans et des prévisions rationnelles. Ils sont inscrits dans une dynamique de changement.

DANS LES SOCIÉTÉS À TEMPORALITÉ CYCLIQUE, [...] LES ACTEURS SONT FIXÉS SUR LE PASSÉ QU'ILS VEULENT REPRODUIRE ET RECONQUÉRIR

L'importance accordée au temps dans les sociétés modernes est justifiée, entre autres, par la primauté de l'économie sur les autres dimensions de la société. Ainsi, « on assiste à une extension de la formule TIME IS MONEY, MONEY HAS NO HISTORY, TIME IS NOT HISTORY ». Le temps est donc structuré à partir des besoins économiques. Il se réduit au temps économique et obéit à des critères de la rationalité instrumentale, pour reprendre un terme cher à Max Weber, débouchant sur des raisonnements de type utilitariste. Il est monnaie d'échange, objet de calculs économiques au point où « la spécificité du temps de travail, selon Mircéa Éliade, se dégage progressivement des autres temps (religieux, familial...). En effet, dans les sociétés occidentales, l'organisation du temps tend à l'activité de production la plus performante ». Il faut produire le maximum de biens et services dans le minimum de temps possible. Par conséquent, chez l'Occidental, ne pas terminer une tâche commencée est quelque chose d'immoral et d'anormal. Tout projet est soumis à un calendrier qu'il faut absolument respecter. Le temps est donc réglementé, chronométré et associé à la vitesse.

TEMPS CYCLIQUE ET REPRÉSENTATION DE L'AVENIR

Dans les sociétés « traditionnelles », le temps est dit circulaire ou cyclique. C'est un temps qualitatif, concret, polychrone et vécu. Hervé Barreau a proposé l'appellation « temps cosmo-bio-social »¹⁵ pour désigner le temps de la société « traditionnelle », car il estime qu'il est à la fois cosmique, biologique et social. Cette conception du temps est justifiée par la référence aux mythes et à une vision cyclique des événements. En effet, les acteurs sont convaincus qu'il y a un éternel retour des saisons et une répétition des mêmes individualités humaines dans l'enchaînement des générations. Les saisons apparaissent constituées de cycles identiques composés d'années homologues qui se succèdent dans le même ordre et dont la série recommence sans fin. Il y a harmonie entre les rythmes de la vie humaine et les cycles naturels, les jours et les nuits, la ronde des saisons. Les rythmes des travaux sont commandés par les mouvements des saisons. C'est donc une temporalité objective de la nature.

Dans les sociétés régies par une conception cyclique du temps, il n'y a pas de démarcation entre le passé, le présent et le futur, car, selon les acteurs, tous les trois s'interpénètrent. Le passé et le futur se fondent dans le présent et c'est également dans ce dernier que les acteurs vivent.

Pendant, le passé revêt une importance capitale dans les sociétés à temporalité cyclique. En effet, les acteurs sont fixés sur le passé qu'ils veulent reproduire et reconquérir. Par conséquent, les « projets » qu'ils élaborent sont en fonction de ce passé qui jouit d'un certain prestige. Ainsi, selon Rezsohazy, « l'action qui semble à première vue préparer l'avenir, est tout simplement l'effet du déroulement déjà connu des événements dans le passé et dont la reproduction est attendue ». Le passé leur permet donc de préparer l'avenir. Chez les Bantu, cette importance du passé s'explique d'abord par le fait que c'est à cause du passé que le présent existe. Autrement dit, c'est grâce au passé que la culture actuelle (l'ensemble des activités par lesquelles les ancêtres ont marqué leur existence et qu'ils ont transmises à leurs descendants, qui leur sont redevables pour les hommes actuels, la langue, le territoire, les coutumes, les institutions politiques, le système économique) existe. Ils pensent également que leurs ancêtres les protègent. Le passé leur permet ainsi d'assurer l'avenir de leur société. Ils doivent absolument laisser à leur descendance un héritage comme l'ont fait leurs ancêtres. En se succédant, les générations obéissent à une politique de base léguée par les ancêtres, parents, grands-parents, aïeux, et elles reproduisent exactement les mêmes activités qu'eux, « la règle suprême (étant) donc de faire ce que les ancêtres ont fait et de ne faire que ce qu'ils ont fait ». Les ancêtres sont leurs protecteurs, leurs modèles, leurs références et la reconnaissance de ceux-ci assure l'unité des groupes clanique et ethnique. Les acteurs sont très conservateurs et « fatalistes ». Par conséquent, ils essaient de résister à toutes menaces extérieures. Le futur, incertain et irréel, est appréhendé « comme un “à venir” synthétiquement uni au présent par un lien directement saisi dans l'expérience ou établi par les expériences antérieures ».

Face à une telle conception du futur, les idées de progrès, de continuité et de projection dans l'avenir occupent théoriquement très peu de place dans la pensée des acteurs. C'est plutôt la prévoyance qui est la règle et non la prévision. Être prévoyant, pour les acteurs, c'est se conformer à un modèle transmis par les ancêtres, approuvé par la communauté et, ce faisant, mériter l'approbation du groupe. En effet, les acteurs semblent n'avoir aucune aspiration à un changement dans leur mode de vie et ne rêvent d'aucun modèle que leur vie collective pourrait réaliser dans le futur. Toutefois, ils s'abstiennent de tout consommer et mettent en réserve une part de leurs biens pour une consommation future. L'acteur ne fait pas de projet car il estime comme le paysan Fellaah que « le futur est un néant qu'il serait vain de tenter de saisir, un rien qui ne nous appartient pas. De celui qui s'inquiète trop de l'avenir, oubliant que par essence il échappe aux prises, on dit qu'“il veut se faire l'associé de Dieu” (...). L'esprit de prévision n'est que présomption; aussi, évite-t-on de faire des projets trop lointains, considérant que le seul fait de prévoir constitue une insolence à l'égard de Dieu (...). “L'avenir est la part de Dieu” (...), tout effort pour s'en emparer est une ambition diabolique ». Le temps est donc absorbé jour après jour sans qu'un lointain futur puisse être envisagé. Le présent et le

futur sont considérés comme une simple continuation ou comme une copie du passé, qu'on connaît mieux et qui est une garantie de sécurité. Tout ce qui compte, c'est de vivre chaque jour de manière adéquate. Les paysans Fang du Gabon se préoccupent beaucoup plus du présent, du court terme que du futur ou du long terme. Pour justifier ce comportement, ils disent : « pourquoi se préoccuper du futur car l'oiseau qui ne travaille pas mange tous les jours, a fortiori l'homme qui travaille ». Par conséquent, l'horizon temporel des acteurs guidés par une conception du temps cyclique peut être considéré comme « le lieu d'exercice des différentes représentations du temps : (...) celui embrassé par les souvenirs, la mémoire collective, l'histoire et/ou le mythe »²⁰. Les acteurs raisonnent en termes de court et, à la rigueur, de moyen terme, car le cours cyclique du temps est mesuré par l'année. Le siècle et le millénaire n'existent pas chez les Bantu.

Dans la société préindustrielle, affirme Bourdieu, l'homme travaille sans précipitation, sachant laisser à demain ce qu'il ne peut pas faire aujourd'hui; et s'il ignore le souci de l'horaire ou de la productivité ou la tyrannie de la montre, appelée parfois le « moulin du diable », c'est que le travail n'a d'autre fin que la satisfaction des besoins primaires. Chez les Hopi, repousser sans cesse l'achèvement d'un travail n'a pas d'importance, car leur travail n'est soumis à aucun calendrier.

Question : Que nous apprend ce document au sujet des différentes conceptions du temps et de la vitesse ?

■ Hartmut Rosa, *Aliénation et accélération*, 2013

L'aliénation par rapport au temps

Alors que nous pouvons mesurer objectivement le temps à l'aide d'une pendule, l'expérience du temps, sa « durée intérieure », est un phénomène subjectif et insaisissable. Une demi-heure peut être incroyablement courte ou atrocement longue, selon les circonstances et les activités dans lesquelles nous sommes engagés. Cependant, les recherches empiriques ont vraiment fourni quelques résultats tout à fait cohérents (et surprenants) au sujet de notre expérience intérieure du temps. Nous pouvons ainsi vérifier aisément à partir de notre propre expérience et de notre propre mémoire le phénomène appelé « paradoxe subjectif du temps ». Il signifie que le temps de l'expérience et le temps du souvenir ont des qualités inverses: si vous faites quelque chose qui vous plaît vraiment, et que vous en ressentez beaucoup d'impressions fraîches, intenses et stimulantes, le temps s'écoule normalement très vite. Mais lorsqu'à la fin de la journée vous vous retournez, vous avez inévitablement le sentiment que la journée a été extrêmement longue. Pensez, par exemple, à un voyage de vacances entre, disons, Stockholm et la Côte d'Azur. Vous vous levez tôt le matin pour prendre un ferry puis un avion pour Munich, faites un petit tour en ville, passez quelque temps dans les Alpes et, le soir venu, vous êtes assis dans un joli café au bord de la mer Méditerranée. Lorsque vous vous couchez le soir, vous pouvez penser qu'en fait vous avez commencé votre voyage, à Stockholm, il y a deux ou trois jours. Ainsi, un temps passant rapidement (un temps bref), dans l'expérience vécue, se transforme en un temps étendu (un temps long) dans la mémoire. Mais l'inverse est également vrai. Pensez à une journée que vous passez à vous ennuyer à attendre pendant des heures à la gare et dans un travail de bureau quelconque, et peut-être avec du temps supplémentaire passé à attendre dans un embouteillage. Pendant que vous attendez, bien sûr, le temps semble s'étirer miraculeusement : vous avez l'impression d'attendre assis pendant des heures alors qu'en fait la pendule montre que dix minutes seulement sont passées. Le temps avance lentement. Lorsque vous allez au lit à la fin d'une telle journée, vous avez cependant l'impression que vous venez de vous lever: de façon miraculeuse, on dirait que la journée s'est écoulée « comme si rien ne s'était passé ». Le temps lent et long de l'expérience se transforme en un temps bref dans la mémoire.

Question : Quel adjectif peut caractériser le temps? Justifiez votre réponse

■ Etienne Klein, *Conférence Le temps et sa flèche*, Université des savoirs, 6 juin 2000

https://www.canal-u.tv/video/universite_de_tous_les_savoirs/le_temps_et_sa_fleche.1040

■ Brian Greene, *L'illusion du temps, La Magie du Cosmos*, Arte, 2012

<https://www.youtube.com/watch?v=IVJd3VfdRps>

■ *Sciences et Avenir*, Juillet – Aout 2019, Le Temps, « Plus on vieillit, plus le temps s'accélère »



www.monsitebeaute.com

« La durée perçue entre notre 5e et notre 10e année est égale à celle vécue entre 40 et 80 ans selon Christian Yates, professeur de biomathématiques à l'université de Bath (Royaume-Uni). »

La perception du temps varie avec l'âge. Psychologues, biologistes et neuroscientifiques ont exploré différentes pistes pour expliquer ces fluctuations psychologiques.

Nous en faisons tous l'expérience. À mesure que nous vieillissons, les années semblent passer de plus en plus vite. Un sentiment étrange qui se heurte à l'implacable régularité de nos horloges. Psychologues, biologistes et neuroscientifiques ont exploré différentes pistes pour expliquer les fluctuations de ce temps psychologique. Avec d'étonnantes hypothèses à la clé. Pour le Dr Christian Yates, professeur de biomathématiques à l'université de Bath (Royaume-Uni), le problème de l'accélération perçue peut se résoudre avec une échelle logarithmique assez simple, relative à notre âge. Ainsi, pour un enfant de 2 ans, une année représente... la moitié de sa vie. Ce qui est long. Lorsqu'il est âgé de 10 ans, la même année n'en représente plus que 10 %, et ainsi de suite. Si bien que « la durée perçue entre notre 5e et notre 10e année est égale à celle vécue entre 40 et 80 ans! » Bien qu'un peu rigide, cette échelle a été reprise en mars dans une étude publiée par *The European Review*. Adrian Bejan, professeur de mécanique à l'université Duke de Caroline du Nord (États-Unis), postule que notre perception est fonction des stimuli enregistrés par la couche externe recouvrant les deux hémisphères cérébraux (cortex) : images, sons, expériences...

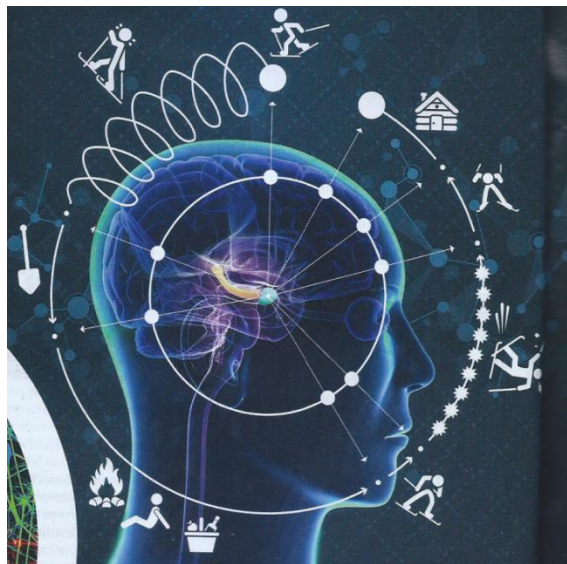
Vérifier les différentes pistes déjà explorées

Plus il y aurait de nouvelles données sensorielles à traiter, plus le temps durerait longtemps! « De ce point de vue, la fréquence des stimuli reçus par un enfant est très supérieure à celle qu'enregistre un adulte » avance-t-il. Un phénomène accentué par le vieillissement cérébral qui s'accompagne d'un ralentissement dans le traitement des informations en raison de la dégradation des réseaux de neurones. « Les jours semblent ainsi s'étendre quand on est jeune car le cerveau traite alors plus d'images durant une journée que le même organe plus âgé », ajoute-t-il. Cette théorie a ainsi le mérite d'unifier les différentes pistes déjà explorées: rythmes biologiques vieillissants de l'organisme, routine du quotidien réduisant notre étonnement face au monde et baisse des performances du cerveau. Ce dernier point s'illustre à une autre échelle par les cas de pathologies neuropsychiatriques qui altèrent la perception du temps. C'est le cas de la maladie d'Alzheimer, dont la désorientation temporelle est un des symptômes majeurs. Mais aussi de la schizophrénie ou de la démence à corps de Lewy dans lesquelles l'estimation verbale d'une durée, la capacité d'anticipation d'un événement ou la perception des rythmes peuvent être dégradées.

H. J.

Le cerveau à trois horloges

Biologique, interne, épisodique : grâce à ces trois fonctions, il tient son propre décompte subjectif, variable selon les circonstances.



ALORS QUE L'HORLOGE BIOLOGIQUE REGULE NOS FONCTIONS PSYCHOLOGIQUES, L'HORLOGE INTERNE MESURE DES DUREES ET DES INTERVALLES. LE TEMPS EPISODIQUE FOURNIT LE CONTEXTE SPATIAL ET TEMPOREL.

Si nous avons besoin de montres pour connaître l'heure, notre cerveau tient, lui, son propre décompte subjectif, variable selon les circonstances. Trois « horloges » se combinent donc sous notre crâne. Tout d'abord celle de nos fonctions physiologiques (température corporelle, sécrétions hormonales, veille, sommeil, appétit, que l'on appelle **horloge biologique** : elle suit un rythme dit circadien (jour/nuit), lié à la luminosité. Celui-ci est donné par de petites structure (noyaux suprachiasmatiques logées dans une région profonde du cerveau (hypothalamus). Leurs neurones, qui ont une activité électrique rythmique d'une périodicité d'environ 24 heures, reçoivent des influx nerveux en provenance des yeux (rétine). Cette horloge, génétiquement programmée, est capable de maintenir son rythme même chez des individus isolés de la lumière du jour.

Vient ensuite notre **chronomètre mental, dit horloge interne**, qui permet la mesure de la durée des événements ou des intervalles temporels de quelques millisecondes à plusieurs secondes. Il nous permet, par exemple, de savoir à quelle vitesse courir pour frapper une balle de tennis ou d'évaluer la durée d'un feu rouge. Les donneurs de temps sont, cette fois, des oscillateurs nichés dans la couche externe recouvrant les deux hémisphères cérébraux (le cortex). Il s'agit de neurones déchargeant eux aussi des impulsions électriques de manière rythmique. Cette fréquence est détectée par une autre structure cérébrale (probablement le striatum) qui reconnaît la durée. Mais un grain de sable – la dopamine – peut venir enrayer cette belle mécanique. C'est ce qu'a encore confirmé récemment l'équipe de Sofia Soares, du Centre Champalnaud de Lisbonne au Portugal (Science, 2016). L'équipe a montré que chez la souris activer ou inhiber artificiellement les neurones qui libèrent ce neurotransmetteur suffisait à modifier l'estimation de la

durée, accélérer ou ralentir le temps. Ce qui pourrait expliquer qu'une activité plaisante - comme déguster enfin la bonne glace tant désirée - qui active le circuit dopaminergique dit de la récompense nous donne l'impression d'une déformation du temps, que celui-ci passe trop rapidement... alors que s'ennuyer ferme semble interminable !

Donner à l'événement un contexte spatial

Enfin, en 2018, une étude de l'Université norvégienne de sciences et de technologie, dirigée par May-Britt et Edvard Moser (co-prix Nobel de médecine 2014), révèle le rôle d'une autre petite région du cerveau (cortex entorhinal latéral) dans l'enregistrement chronologique des événements (lire S. et A. n° 860, octobre 2018). Celle-ci est connectée à sa voisine (cortex entorhinal médian), spécialisée dans le codage des informations spatiales. Toutes deux enverraient leurs informations à une zone clé de la mémoire (hippocampe) qui les associerait pour donner un contexte spatial et temporel. C'est ce qu'on appelle alors le temps « épisodique ». **E. S.**

g - Trouver le bon rythme

Enfin, il importe de trouver « le bon tempo » et peut être de varier les rythmes. Accélération ou ralentissement prennent sens en se succédant et se complétant.

■ Jean Ollivro, *Quand la vitesse change le monde*, (2006)

Tout le monde l'évoque. Il faut faire « l'éloge de la lenteur » et de multiples ouvrages recommandent « de se calmer », d'être moins « fou », etc.

Toutefois, la vitesse est également loin d'être un problème. Elle est aussi une fantastique griserie. En réalité, il faut être encore plus fou. Le plaisir de la vitesse peut alterner avec le contentement de la lenteur et cette exploration la plus complète aide à pénétrer les mystères de la vie. C'est davantage dans la logique d'alternance entre vitesse et lenteur – et surtout dans son choix – que se situe le nœud gordien de l'affaire : mais encore faut-il que les gens aient le choix et ne soient pas embrigadés dans une course destinée à les manipuler.

Refuser la vitesse – ou même en limiter l'accès – et la technologie est tout aussi suicidaire que de s'y perdre. Personne aujourd'hui ne regrette les itinéraires boueux, les cheminements interminables ou, s'il dispose de l'ADSL, l'Internet bas débit : le gain de vitesse est à l'évidence la conquête principale de l'histoire de l'humanité et celle qui change, comme on l'a montré, l'ensemble des autres paramètres. De même, comme le montre la création de la vie, nous avons tous été au moins une fois dans notre vie le plus rapide. La vitesse crée l'existence et la performance. Il faut donc réfléchir vite, aller vite, être extrêmement performant quand on l'a décidé. Par contre, cette célérité est suicidaire quand elle n'est que la griserie de la vitesse pour elle-même et qu'elle ne s'associe pas à un projet sur des temporalités moyennes ou longues. La vitesse de l'instant n'a donc d'intérêt que si elle est réfléchie dans un projet intégrant les temporalités moyennes et longues des itinéraires de vie, lorsqu'elle est utilisée pour participer à l'affirmation d'une réalisation et non à la quête du vide. Samedi 24 décembre 2005 : deux jeunes de 19 ans et de 20 ans se sont tués dans le Morbihan alors qu'ils allaient dans une discothèque à une heure du matin. Leur voiture lancée à vive allure a dérapé et heurté un arbre. Non sens.

■ Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence La société malade du temps*, 2003

Le bon rythme

Confrontés à la logique du gain et de la vitesse qui est celle de la connexion, de la mise en synchronie et de l'urgence, deux types d'individus émergent aux deux extrêmes de cette logique. D'un côté, l'individu adapté, « multibras, multiprise » qui jouit de l'accélération, bondit d'un sujet à l'autre et jette un œil fébrile sur un flash d'infos en sentant vibrer son téléphone portable, de l'autre, l'individu pulvérisé par la vitesse d'une société qui l'écrase parce qu'il ne peut plus y inscrire le moindre projet. Mais une autre logique existe, qui vise à ne pas se laisser déposséder de sa propre temporalité et de ses propres rythmes et qui « réintroduit l'épaisseur du temps de la maturation, de la réflexion et de la méditation là où le heurt de l'immédiat et de l'urgence oblige à réagir trop souvent sous le mode de l'impulsion ». C'est dans la tension nécessaire entre ces deux logiques d'action, dans ce dialogue obligé entre, d'un côté une contrainte d'urgence et d'immédiateté qui hache et pulvérise le temps dans un contexte de sacralisation du présent, de l'autre une tentative de reconquête de soi dans une continuité s'inscrivant dans un ordre de référence porteur de sens, que l'individu hypermoderne peut essayer de définir un nouveau rapport au temps et tenter d'unifier une identité fragmentée.

Question : Quel conseil Nicole Aubert donne-t-elle en conclusion de sa réflexion sur le culte de l'urgence dans notre société ?

■ Aménager son temps, sa vie



4 – Savoir jouir de la lenteur

JE NE FAIS RIEN
mais je le fais bien



Revoir notre rapport au temps est devenu une nécessité. Il est évident que face à l'angoisse de la mort, à la conscience de sa finitude, l'homme a un besoin impérieux d'agir de combler le vide. De plus nos sociétés érigent le travail en règle et la productivité en vertu. Pourtant, prendre le temps de savourer le moment présent n'est-ce pas la clé du bonheur? Ne pas céder à l'urgence du moment, procrastiner, c'est aussi se recentrer sur soi et sur ses désirs.

La lenteur permet de profiter pleinement du moment et des personnes qui nous entourent. Elle permet aussi d'être attentif au monde, de retrouver un lien authentique avec la nature : nos sens peuvent être en éveil et nous permettre de savourer pleinement l'instant. La contemplation, le calme, le sentiment d'être hors du temps offrent une sérénité bénéfique au corps et à l'esprit. Pour être heureux peut-être faut-il savoir se laisser aller à la lenteur et au farniente ou du moins prendre le temps ...

a) Revoir les définitions de la paresse, de l'oisiveté: une nécessité

Si nous nous référons au dictionnaire, nous constatons que le terme de paresse n'est pas toujours connoté négativement. Le fait de ne rien faire, de rester immobile, de s'ennuyer est véritablement une nécessité

■ La paresse, wikipédia

La **paresse** (du latin *pigritia*) est une propension à ne rien faire, une répugnance au travail ou à l'effort. Considérée comme un péché dans la religion catholique, elle est élevée au rang de valeur par certains courants contestataires. La paresse ne doit pas être confondue avec l'*otium* (le loisir) que les Romains opposaient au *negotium* (le commerce). L'*otium* est une vertu du lettré défendue par Cicéron et Sénèque et, surtout, un privilège indispensable pour exercer les activités du citoyen, participer à la vie de la cité et au brassage des idées, et que seule la possession de terres peut assurer. La paresse, en revanche, consiste à ne pas avoir envie de faire ce qu'il serait en principe nécessaire que l'on fasse, pour soi ou pour les autres, afin en général de mieux vivre. Le terme prend alors une connotation négative jusqu'à désigner un péché. La paresse ne doit pas non plus être confondue avec le repos réparateur ou même, simplement, le repos propice à la réflexion et à l'introspection, qui a été loué en son temps par Thomas d'Aquin. Les Évangiles sont d'ailleurs parsemés d'incitations à ne pas perdre sa vie terrestre en futilités mais à gagner, par le renoncement, sa vie dans l'au-delà. Le sociologue Robert Castel rappelle que la société féodale secrète ses vagabonds, ses «inutiles au monde» qui mêlent paresse et désœuvrement. Vivant d'aumônes, ces vagabonds bénéficient à l'époque

moderne de l'assistance sociale d'œuvres caritatives privées mais continuent d'être soumis à une forte répression. À la Renaissance, époque du travail, de la technique, le paresseux qui ne poursuit pas l'œuvre de Dieu est vilipendé alors que la rentabilité est louée. L'éthique protestante du travail condamne la paresse, notamment celle des moines. Au XVIIIe siècle, Jean-Jacques Rousseau tient la paresse pour naturelle chez l'homme à «l'état sauvage». Au XIXe siècle, la paresse devient un sujet politique pour condamner la société industrielle qui aliène le travailleur: *Oblomov* d'Ivan Gontcharov, *Bartleby* d'Herman Melville, *Le Droit à la paresse* de Paul Lafargue illustrent ces résistances. Au milieu du XXe siècle se développe l'image bienveillante du clochard ayant choisi ce type de liberté, tel Jehan-Rictus. Le XXIe siècle valorise l'activité alors que la paresse, toujours stigmatisée, est synonyme de passivité.

Question : Comment la paresse est-elle connotée? Pourquoi ?

■ L'art d'être heureux à Rome, *Latin, Tle*, Hatier, les Belles lettres, P 32, Céline Le Floch, Christine Tardiveau

Otium et negotium

· Les citoyens romains, comme les citoyens grecs, se reposent sur leurs esclaves pour les tâches pénibles, quotidiennes. Le travail, **negotium**, est en effet mal vu dans l'Antiquité, mis à part l'action politique (exercice de la citoyenneté) ou militaire. Les Romains libres, les *cives*, ne travaillent donc pas de leurs mains et ne se consacrent qu'à **leurs occupations politiques et à leurs affaires privées**.

Un **civis romanus** a, en effet, des droits politiques (**jura publica**), des droits civils (**jura privata**), mais également des charges de citoyen (**munera**). En se libérant des tâches ingrates, il dispose de tout le temps nécessaire pour jouer son rôle de citoyen à part entière en participant aux affaires de la cité. Ainsi la matinée d'un riche citoyen romain est consacrée à la réception des clients, celle d'un magistrat aux affaires publiques, au service de l'État, celle d'un commerçant ou d'un financier aux affaires privées. Le citoyen se rend également sur le forum pour y traiter des affaires politiques.

· L'engagement dans la vie publique constitue donc une obligation pour le *civis romanus*. La «journée de travail» d'un citoyen se termine à midi, ce qui lui laisse du temps pour se consacrer à autre chose : bains dans les thermes publics où l'on discute, jeux, réunions privées, participation aux fêtes religieuses, aux spectacles. Les citoyens disposent donc de temps pour étudier, lire, se livrer à la contemplation. Ces occupations se trouvent réunies sous le terme d'**otium**.

Concilier la vie de citoyen et la vie « intérieure »

· Être citoyen est-il alors compatible avec une recherche personnelle du bonheur ? En effet, les obligations du citoyen l'éloignent, bien souvent, de la tranquillité et de la sérénité nécessaires pour atteindre la plénitude, synonyme du bonheur. L'**otium** dont disposent les riches Romains leur permet cependant de bénéficier de temps pour réfléchir à ces questions personnelles, pour faire des choix de vie en adéquation avec leurs aspirations.

· Ainsi, l'épanouissement individuel d'un citoyen romain semble assuré par l'organisation de la journée, qui ménage des temps d'action et des temps de retour sur soi. Les échanges entre amis, les lectures (recitations) publiques ou privées contribuent à la confrontation des idées dont les Romains, exercés très tôt à l'art de la délibération, sont très friands.

■ Jérôme Lèbre, *Éloge de l'immobilité*, 2018

Vous êtes comme moi: vous ne tenez pas en place, on vous l'a souvent dit, mais maintenant vous êtes immobile, sinon vous ne pourriez pas me lire, de même qu'il faut que je reste immobile pour écrire. Il est vrai que nous ne sommes pas dans le même présent, peut-être que vous êtes en train de faire votre footing matinal pendant que je vous écris et que je ferai le mien quand vous me lirez, mais nous partageons tout de même le fait d'être maintenus en face de ce texte. Nous formons avec bien d'autres une communauté ouverte, instable, aussi dynamique qu'une autre, peut-être plus, une communauté d'immobiles.

[...] Vous me dites que vous vous agitez même quand vous lisez, vous bougez la tête, les bras, les jambes ; je suis entièrement d'accord avec vous: nous essayons de nous tenir tranquilles mais tant que nous sommes vivants (vous l'êtes; je le suis peut-être encore), cette immobilité demande un effort, une tenue, une station ; et cela que l'on soit debout, assis, ou même couché. Vous me dites que la lecture est cinq fois plus rapide que l'écoute parce que vos yeux parcourent les lignes à toute vitesse. Mais vos yeux, vous le savez, lisent par saccades, ils bougent pendant une vingtaine de millisecondes avant de s'arrêter sur le texte pendant deux cents millisecondes environ. Ces pauses, que les spécialistes nomment aussi des stations, occupent 90 % de votre temps de lecture. Vous savez bien aussi que vous ne verriez rien d'un film si l'image défilait en continu: la caméra et le projecteur s'arrêtent vingt-quatre fois par seconde pour vous donner l'illusion du mouvement. Vous me parlez du balayage continu de l'image numérique ; je vous rappelle les arrêts sur image, les tableaux vivants, tous ces moments si importants où le sens d'un film s'intensifie et où le cinéma

se rapproche des autres arts (peinture, sculpture, photographie, mais aussi danse et théâtre, où l'immobilité joue un rôle majeur) parce qu'il fige l'événement, le rend instantané.

Vous me rappelez alors que notre monde est de plus en plus rapide, que l'histoire comme le quotidien se remplissent d'événements divers, que le temps même s'accélère, tout comme les transports et les communications qui ont fait de ce monde un village. Mais vous êtes comme moi : vous avez entendu ce discours tellement de fois que vous vous demandez comment on peut encore le tenir, le tenir vraiment, c'est-à-dire aussi le faire sien. Il est plein d'incohérences : le temps ne peut accélérer s'il n'est pas mis en relation avec le parcours d'une distance ; or ce sont les transports et les communications qui nous immobilisent le plus: nous sommes maintenus par une ceinture dans une voiture ou un avion, nous pouvons lire dans un avion ou un train, et bien heureux quand la possibilité de communiquer à distance ne rend pas voyages et rencontres inutiles, ou quand l'avion n'est pas cloué au sol par le trafic, quand il n'y a pas d'embouteillages sur la route ou de pannes de signalisation qui figent les TGV.

Vous êtes comme moi: vous savez qu'arriver à rester immobile est une sorte de défi impossible à tenir, que des siècles de culture orientale et occidentale ont tenté de relever ce défi en décrivant et en valorisant des postures de méditation, de prière, d'apprentissage; vous savez en même temps qu'il n'y a rien de plus redoutable que l'immobilisation, la paralysie, et que pour punir on n'a rien trouvé de mieux que de priver de mouvement, que c'est le mieux — et le pire —, que c'est bien mieux que la torture, mais que cela peut aller jusqu'à la pire des tortures (carcans, croix, *tripalium*, cet instrument immobilisant qui a donné son nom au travail, etc.); vous savez que vous êtes immobilisé, comme vos yeux en train de lire, pendant 90 % de votre temps (comptez le temps de sommeil, ajoutez-y le temps passé assis dans la journée, ou debout à attendre, pensez à l'enfant que vous étiez sur les bancs de l'école). Vous vous demandez également si « nous » avançons vraiment, si nous sommes en marche, si l'histoire n'est pas plutôt suspendue, en attente de quelque chose. Je vous suis.

■ Paul Lafargue, *Le droit à la paresse*, 1883

Ce travail, qu'en juin 1848 les ouvriers réclamaient les armes à la main, ils l'ont imposé à leurs familles; ils ont livré, aux barons de l'industrie, leurs femmes et leurs enfants. De leurs propres mains, ils ont démoli leur foyer domestique, de leurs propres mains ils ont tari le lait de leurs femmes: les malheureuses, enceintes et allaitant leurs bébés, ont dû aller dans les mines et les manufactures tendre l'échine et épuiser leurs nerfs; de leurs propres mains, ils ont brisé la vie et la vigueur de leurs enfants. — Honte aux prolétaires! Où sont ces commères dont parlent nos fabliaux et nos vieux contes, hardies aux propos, franches de la gueule, amantes de la dive bouteille? Où sont ces luronnes, toujours trottant, toujours cuisinant, toujours courant, toujours semant la vie, en engendrant la joie, enfantant sans douleurs des petits sains et vigoureux?... Nous avons aujourd'hui les filles et les femmes de fabrique, chétives fleurs aux pâles couleurs, au sang sans rutilance, à l'estomac délabré, aux membres alanguis!... Elles n'ont jamais connu le plaisir robuste et ne sauraient raconter gaillardement comment l'on cassa leur coquille! — Et les enfants? Douze heures de travail aux enfants! Ô misère! — Mais tous les Jules Simon de l'Académie des sciences morales et politiques, tous les Germinys de la jésuiterie, n'auraient pu inventer un vice plus abrutissant pour l'intelligence des enfants, plus corrupteur de leurs instincts, plus destructeur de leur organisme, que le travail dans l'atmosphère viciée de l'atelier capitaliste.

Notre époque est, dit-on, le siècle du travail; il est, en effet, le siècle de la douleur, de la misère et de la corruption.

Et cependant les philosophes, les économistes bourgeois, depuis le péniblement confus Auguste Comte, jusqu'au ridiculement clair Leroy-Beaulieu; les gens de lettres bourgeois, depuis le charlatanesquement romantique Victor Hugo, jusqu'au naïvement grotesque Paul de Kock, tous ont entonné les chants nauséabonds en l'honneur du dieu Progrès, le fils aîné du Travail. À les entendre, le bonheur allait régner sur la terre; déjà on en sentait la venue. Ils allaient dans les siècles passés fouiller la poussière et les misères féodales pour rapporter de sombres repoussoirs aux délices des temps présents. — Nous ont-ils fatigués, ces repus, ces satisfaits, naguère encore membres de la domesticité des grands seigneurs, aujourd'hui valets de plume de la bourgeoisie, grassement rentés; nous ont-ils fatigués avec le paysan du rhétoricien La Bruyère? Eh bien! voici le brillant tableau des jouissances prolétariennes en l'an de Progrès capitaliste 1840, peint par l'un des leurs, par le D^r Villermé, membre de l'Institut, le même qui, en 1848, fit partie de cette société de savants (Thiers, Cousin, Passy, Blanqui l'académicien, en étaient), qui propagea dans les masses les sottises de l'économie et de la morale bourgeois.

Questions : Par qui et pourquoi le travail est-il valorisé? Pourquoi l'auteur dénonce-t-il la valorisation du travail?

■ Henri Jorda, *Le droit à la paresse n'a pas bonne presse*, *Le Point*, 18/12/2016

De mai 1981 à mars 1983, un ministère du Temps libre a existé en France. Un tel portefeuille serait inenvisageable aujourd'hui... Tribune.



Bain de soleil à Deauville, le 1er juillet 2015, jour de canicule. © AFP PHOTO/ CHARLY TRIBALLEAU

La réduction du temps de travail (RTT) n'est pas à l'ordre du jour de l'élection présidentielle. L'air du temps est bien plutôt à repousser l'âge de la retraite et à allonger le temps de travail hebdomadaire. Nos enfants ne connaîtront pas ce progrès social destiné à vivre un temps pour soi, un temps non subordonné à un employeur et, plus généralement, au marché. Le droit à la paresse que revendiquait Paul Lafargue est en train d'être perdu, alors qu'il est l'un des droits les plus fondamentaux des êtres humains.

À droite, aujourd'hui comme hier, il n'est pas question de RTT, car le travail, avec la famille, est traditionnellement garant de l'ordre social, et plus la droite est proche des milieux patronaux ou religieux, plus le travail représente le seul moyen de gagner sa place dans la société. C'est bien pourquoi ceux qui n'ont pas d'emploi sont suspectés de ne pas en faire assez pour en trouver : il faut donc réduire les allocations qui ont tendance à nourrir la paresse des chômeurs. C'est aussi pourquoi certaines professions sont accusées de ne pas être assez efficaces, les enseignants par exemple. Et les salariés dans leur ensemble sont suspectés de ne pas en faire assez et doivent donc être incités à travailler davantage. D'où viennent l'allongement de l'âge de départ à la retraite, les facilités de licenciement et la réduction des protections sociales.

À gauche, la RTT a longtemps été synonyme de progrès social. En attendant le Grand Soir, il s'agissait de permettre aux salariés de se réaliser en dehors du travail aliéné par le système capitaliste: ce furent la semaine de 40 heures et 2 semaines de congés payés en 1936, les 39 heures et la retraite à 60 ans en 1982, et les 35 heures en 2002. Depuis lors, peu nombreux sont encore ceux qui préconisent la RTT: des écologistes et, parmi eux, les «décroissants» qui cherchent à casser le cycle infernal travailler-plus-pour-consommer-plus, ou Nouvelle Donne qui vise à partager le travail pour réduire le chômage. Le Front de gauche, quant à lui, réclame le «rétablissement» des 35 heures, détricotées et assouplies par les gouvernements successifs. Nous sommes bien loin des 2 à 3 heures par jour du *Droit à la paresse*.

Le Droit à la paresse de Lafargue

Paru pour la première fois en 1880, *Le Droit à la paresse* était un cri de révolte contre les pratiques patronales de l'époque. Selon Lafargue, c'est avec l'aide de l'Église que les industriels ont tendu un piège dans lequel sont tombés les ouvriers: le Travail. Par l'effort de tous, un monde meilleur était promis: l'abondance de biens, l'enrichissement des nations et de leurs populations. Pour accélérer l'entrée dans ce paradis économique, il fallait mettre tout le monde au travail, de plus en plus longtemps, et de manière de plus en plus efficace. C'est ainsi qu'au moment où paraît le pamphlet de Lafargue, les personnes travaillent 6 jours sur 7, de 10 à 16 heures par jour (la journée de 8 heures sera adoptée en 1919). La plupart d'entre elles n'ont aucune protection sociale et sont condamnées au travail de leur naissance à leur mort, à moins que la charité chrétienne ou le paternalisme patronal ne leur assurent une « retraite » paisible.

Pour Lafargue, réduire la place du travail dans la vie est le seul moyen de redevenir pleinement humain. Le travail a corrompu les ouvriers, les a transformés en esclaves de la production et de la consommation, alors que la bourgeoisie peut se livrer à une débauche de plaisirs. Prisonniers du travail et des besoins fabriqués par le capitalisme, les ouvriers ont provoqué leur propre malheur en revendiquant le droit au travail. C'est le droit à la paresse qu'il faut conquérir en répartissant le travail entre toutes les classes sociales et en bénéficiant des progrès mécaniques. En égalisant les conditions de travail et en automatisant les usines, les femmes et les hommes ne devraient pas travailler plus de 2 à 3 heures par jour.

En cette période de forte industrialisation, Paul Lafargue n'est pas le seul à revendiquer le droit de ne pas se tuer au travail. En effet, c'est entre les années 1870 et 1930 que furent édités le plus grand nombre d'éloges de la paresse. Parmi ceux qui ont connu des rééditions récentes et sont donc très accessibles, nous pouvons signaler *Une apologie des oisifs* (1877) de Robert-Louis Stevenson, *L'Évangile de la paresse* (1927) de Gustave-Henri Jossot et *L'Éloge de l'oisiveté* (1932) de Bertrand Russell. Pour tous ces auteurs, la paresse est une résistance à l'ordre établi, le moyen d'échapper à un système absurde et cruel qui détruit l'humanité et ce qu'elle a de plus précieux: la pensée, l'art, la création, le rêve...

La fin du droit à l'oisiveté

Si le travail, son sens et son contenu sont absents des débats politiques, son actualité nous invite à lire ou relire *Le Droit à la paresse*. Car c'est bien le contenu et le sens du travail qui posent aujourd'hui question, aux policiers qui dénoncent la politique du chiffre et ses effets sur leur activité, aux postiers qui s'inquiètent des dérives productivistes, aux infirmières qui sont prises dans les flux tendus du management des soins, aux chercheurs qui deviennent, à leur tour, des agents de production. Ce ne sont plus seulement les ouvriers qui souffrent, mais toutes les professions, notamment celles qui sont au service du public. Aux douleurs du corps que reflètent les statistiques sur les troubles musculo-squelettiques s'ajoutent des douleurs mentales. Ces dernières concernent tous les salariés, car partout les rythmes de travail s'accroissent quand le management s'inspire des recettes toyotennes pour accroître la productivité.

Partout, ou presque, il s'agit d'éliminer ce qui ne produit aucune valeur, tout geste et toute réflexion inutiles, tout ce qui peut faire perdre du temps, donc de l'argent. Les réorganisations se multiplient, car rien n'est pire, selon le lean management (approche systémique visant à tendre vers l'excellence opérationnelle.), que la routine. Il faut désormais appliquer l'amélioration continue, évaluer en permanence, remplir des grilles, tenir des tableaux de bord, atteindre des objectifs, en respectant les procédures et en allant vite, de plus en plus vite.

Les managers eux-mêmes tombent malades du travail, priés de se donner corps et âme à leur organisation, de ne jamais se laisser aller, et de « performer » sans cesse, tels des Sisyphe des temps modernes. Les statistiques produites récemment par la Dares sur les conditions de travail confirment le diagnostic partagé par tous ceux qui connaissent le travail et ses souffrances. Les travaux de Christophe Dejours ont, notamment, montré la souffrance de ceux qui ont à faire souffrir les autres, de toutes celles et de tous ceux qui souffrent de leur impuissance dans un système qui s'emballa (*Souffrance en France* est disponible en poche, dans la collection « Points » du Seuil, depuis 2014). Dépressions, burn-out et autres pathologies sont en train de se développer dans les organisations du travail. Ces dernières en ont pris conscience et montent des cellules de prévention des risques psychosociaux pour faire entrer la souffrance humaine dans un calcul économique et lutter contre l'absentéisme qui coûte cher.

L'édition récente d'éloges de la paresse fait écho au *Droit à la paresse* de Lafargue et aux éloges parus dans les années 1920 et 1930, comme si, depuis quelque temps, nous prenions conscience d'un malaise du travail, pour en appeler à sa fin, ou du moins à un « arrêt salutaire », selon l'expression de Raoul Vaneigem dans son *Éloge de la paresse affinée* (2009). Présentée comme un art difficile à pratiquer de nos jours, la paresse redevient une résistance aux formes modernes de management. C'est ainsi que *Bonjour paresse : de l'art et de la nécessité d'en faire le moins possible en entreprise* (2004) a débuté une nouvelle série d'éloges de la paresse pour résister à l'emprise du travail. Mais, selon Corinne Maier, cette résistance est plus difficile à mener collectivement du fait même de l'éclatement des collectifs de travail sous l'effet des modernisations successives. Chaque salarié devrait alors porter le masque de l'obéissance afin d'échapper à l'absurdité du monde du travail.

Une perspective pour nos petits-enfants ?

Dans un article de 1930, John Maynard Keynes se projette un siècle plus tard. Partant de l'anomalie que constitue un chômage de masse dans un monde où les besoins sont infinis, il suppose que l'humanité sera huit fois plus riche en 2030, grâce au progrès technique et à l'efficacité des hommes d'affaires (entre 1950 et 2015, le PIB a été multiplié par plus de 100 en France !).

Avec toute cette richesse, la plupart des besoins seront satisfaits, et une dose homéopathique de travail, de l'ordre de 3 heures par jour, sera sans doute encore nécessaire pour sevrer l'humanité du travail. Et, précise Keynes, « ce seront les peuples capables de préserver l'art de vivre et de le cultiver de manière plus intense, capables aussi de ne pas se vendre pour assurer leur subsistance, qui seront en mesure de jouir de l'abondance le jour où elle sera là ».

Dans les prochains mois, à gauche et à droite, bien des promesses de croissance seront servies par le marketing politique, sans que le contenu et le sens du travail ne soient jamais questionnés. C'est que, en ces temps de chômage de masse et d'ubérisation (du nom de l'entreprise Uber, est un phénomène récent dans le domaine de l'économie consistant en l'utilisation de services permettant aux professionnels et aux clients de se mettre en contact direct, de manière quasi instantanée, grâce à l'utilisation des nouvelles technologies.) du travail, il est surtout question d'emplois, de création d'activités, peu importe leur nature. Et il est aussi question d'allonger le temps d'un travail qui fait de plus en plus souffrir celles et ceux qui en ont un. Seul un projet de société fondé sur autre chose que la production et la consommation de masse par des êtres humains réduits à des agents économiques performants pourra remettre la courbe du temps de travail dans le bon sens.

■ Henri Jorda, «Le droit à la paresse à relire d'urgence», *Libération*, 28/11/2011

Dans la nuit du 25 au 26 novembre 1911, Paul et Laura Lafargue mettaient fin à leurs jours, considérant qu'il était temps d'en finir avant d'être une charge pour les autres. Le premier s'était rendu célèbre pour son *Droit à la paresse*, la seconde était la fille et la traductrice de Karl Marx. À leur manière, ils n'ont pas voulu voler le bien le plus précieux de tout être capable de sentir et de penser, le temps.

Le combat de Paul Lafargue pour la réduction du temps de travail vient de ce jugement qu'il fera dernier : chacun a le droit d'employer librement le temps plutôt que d'en être l'esclave. En faisant croire aux ouvriers, à l'aide de

l'Église, que la vie est travail, les capitalistes passent leur temps à voler celui des travailleurs. Ces derniers ne devraient pas réclamer le droit au travail - c'est une erreur masochiste selon Paul Lafargue -, mais le droit à la paresse. Car c'est la possibilité d'employer son temps à ne pas travailler qui est la plus injustement distribuée : les propriétaires peuvent s'y adonner de bien des manières quand les ouvriers triment en servant des machines. C'est l'«amour du travail» qui a causé les plus grandes misères à ceux qui n'ont rien. Ils sont devenus entièrement dépendants du travail qui corrompt l'intelligence et les organismes, qui tue «*toutes les plus belles facultés*», écrit Paul Lafargue en 1880. Selon lui, la finalité du socialisme sera de répartir le travail et la paresse sans distinction sociale. A chacun d'employer son temps selon ses besoins.

En un siècle, les congés payés, les huit heures par jour, les quarante, puis les trente-neuf et les trente-cinq heures par semaine, la retraite à 60 ans ont divisé le temps de travail par deux. À rebours de cette histoire, une rupture est en train de se produire: le temps que nous consacrons au travail s'allonge sous l'effet des réformes et s'intensifie avec les réorganisations. Alors que le progrès social visait précisément à réduire la durée du travail et à favoriser l'autonomie des travailleurs, ces derniers doivent désormais travailler plus longtemps la tête dans le guidon. Adieu paresse.

Au temps où les marchés triomphent de la démocratie, les Grecs ont été traités de paresseux, accusés d'avoir fait bombance pendant que d'autres travaillaient. Tragédie de l'histoire pour ce pays où sont nées la philosophie et la démocratie, où être libre, au temps de Platon, c'était ne pas travailler, c'était se consacrer aux affaires de la Cité, à l'art et à la pensée. Cette sagesse antique a inspiré Paul Lafargue, pour qui les machines remettront le monde à l'endroit quand elles seront au service des travailleurs : une journée de trois heures de travail suffira pour satisfaire leurs besoins matériels. Une fois désintoxiqués du travail, ils pourront employer leur temps à se régénérer, physiquement et intellectuellement. Alors, dans ce régime paresseux, «*pour tuer le temps qui nous tue seconde par seconde, il y aura des spectacles et des représentations théâtrales toujours et toujours*».

Accepter aujourd'hui l'idée que nous devons travailler davantage demain, c'est accepter d'être des esclaves plus compétents et plus endurants. La «*religion du travail*», comme dit Paul Lafargue, connaît peu de résistance à son emprise ; ses croyants sont de plus en plus nombreux dans un monde où règne l'agitation névrotique des marchés. La philosophie et la démocratie sont balayées par le temps de l'économie. Le temps est de l'argent, et les gains se calculent désormais à la nanoseconde, voire à la picoseconde.

La messe semble dite, la paresse est un temps inutile, un temps qui ne vaut rien. Il est bon de relire *le Droit à la paresse*. Il nous rappelle que la liberté d'employer le temps est une liberté fondamentale. Arrêter le temps, comme le firent Paul et Laura Lafargue, en est l'expression ultime.

■ **Le Point, La haine du travail fait le bonheur de l'édition(2011)**

Il y a quelques années, Corinne Maier, avec son "Bonjour paresse" (Folio), faisait un tabac en librairie et vendait plusieurs dizaines de milliers de son petit essai appelant à en faire le moins possible au travail. Il y a quelques mois, Zoé Shepard (un pseudo), avec " Absolument débordée " (Albin Michel), est restée en tête des meilleures ventes de livres du Point plusieurs semaines d'affilée avec sa chronique de la vie d'une administration territoriale où l'on meurt d'ennui... et où l'on passe le moins de temps possible à remplir sa mission. Sorti en 2003, le film " Attention danger travail ", de Pierre Carles, sur ces Français qui se refusent à chercher un travail est beaucoup plus politique. Mais il est aujourd'hui aussi un " must " de la contre-culture du travail. Tout comme " Le droit à la paresse ", cet ouvrage de Paul Lafargue paru en 1880 et fréquemment réédité.

■ **Paul Lafargue, Le droit à la paresse, 1883**

Les philosophes de l'antiquité enseignaient le mépris du travail, cette dégradation de l'homme libre; les poètes chantaient la paresse, ce présent des Dieux :

O Melibœe, Deus nobis hæc otia fecit (Ô Mélibée, un dieu nous a donné cette oisiveté ». Virgile, *Bucoliques*.)

Christ, dans son discours sur la montagne, prêcha la paresse « Contemplez la croissance des lis des champs, ils ne travaillent ni ne filent, et cependant, je vous le dis, Salomon, dans toute sa gloire, n'a pas été plus brillamment vêtu.» (Évangile selon saint Matthieu, chap. VI.)

Jéhovah, le dieu barbu et rébarbatif, donna à ses adorateurs le suprême exemple de la paresse idéale ; après six jours de travail, il se repose pour l'éternité. [...]

Si, déracinant de son cœur le vice qui la domine et avilit sa nature, la classe ouvrière se levait dans sa force terrible, non pour réclamer les *Droits de l'homme*, qui ne sont que les droits de l'exploitation capitaliste, non pour réclamer le *Droit au travail*, qui n'est que le droit à la misère, mais pour forger une loi d'airain, défendant à tout homme de travailler plus de trois heures par jour, la terre, la vieille terre, frémissant d'allégresse, sentirait bondir en elle un nouvel univers... Mais, comment demander à un prolétariat corrompu par la morale capitaliste une résolution virile...

Comme Christ, la dolente personification de l'esclavage antique, les hommes, les femmes, les enfants du Prolétariat gravissent péniblement depuis un siècle le dur calvaire de la douleur : depuis un siècle, le travail forcé brise leurs os, meurtrit leurs chairs, tenaille leurs nerfs ; depuis un siècle, la faim tord leurs entrailles et hallucine leurs cerveaux... ô Paresse, prends pitié de notre longue misère ! ô Paresse, mère des arts et des nobles vertus, sois le baume des angoisses humaines !

Question : Pourquoi Lafargue défend-il le droit à la paresse ?

b) - Le «farniente» : un véritable bonheur

Ne rien faire permet de jouir du moment présent, de se retrouver, de rêver, d'imaginer, de créer. De plus, on prend le temps de regarder autour de soi, le petit détail, ce qui fait la richesse de notre monde, l'autre ... Ainsi, ne rien faire après une période d'activités est nécessaire et bénéfique : « perdre » du temps permet de mieux le retrouver.

■ **Théophile Gautier, *Premières Poésies*, « Albertus », « Far-niente », 1832.**

Quand je n'ai rien à faire, et qu'à peine un nuage
 Dans les champs bleus du ciel, flocon de laine, nage,
 J'aime à m'écouter vivre, et, libre de soucis,
 Loin des chemins poudreux, à demeurer assis
 Sur un moelleux tapis de fougère et de mousse,
 Au bord des bois touffus où la chaleur s'é moussé.
 Là, pour tuer le temps, j'observe la fourmi
 Qui, pensant au retour de l'hiver ennemi,
 Pour son grenier dérobe un grain d'orge à la gerbe,
 Le puceron qui grimpe et se pend au brin d'herbe,
 La chenille traînant ses anneaux veloutés,
 La limace baveuse aux sillons argentés,
 Et le frais papillon qui de fleurs en fleurs vole.
 Ensuite je regarde, amusement frivole,
 La lumière brisant dans chacun de mes cils,
 Palissade opposée à ses rayons subtils,
 Les sept couleurs du prisme, ou le duvet qui flotte
 En l'air, comme sur l'onde un vaisseau sans pilote ;
 Et lorsque je suis las je me laisse endormir,
 Au murmure de l'eau qu'un caillou fait gémir,
 Ou j'écoute chanter près de moi la fauvette,
 Et là-haut dans l'azur gazouiller l'alouette.

Question : Qu'apporte au poète le « far-niente » ? En quoi est-il enrichissant ?

■ **Yves Robert, *Alexandre le Bienheureux*, 1967 (Bande annonce)**

http://www.allocine.fr/video/player_gen_cmedia=19480611&cfilm=2511.html





■ **Fernandel, *Le tango corse*, 1968**

<https://www.ina.fr/video/I07082601>

Au bal du petit Ajaccio
 On ne dans pas le mambo
 Ni le bee-bop, ni la biguine
 Mais un vrais tango d'origine
 Le tango Corse, c'est un tango conditionné
 Le tango Corse, c'est de la sieste organisée
 On se déplace pour être sur qu'on ne dort pas
 On se prélasse, le tango Corse c'est comme ça!
 Quand Dominique est fatigué
 De voir les autres travailler
 Il s'accorde un peu de repos
 Juste le temps d'un petit tango.
 Le tango Corse, c'est un tango conditionné
 Le tango Corse, c'est l'avant-goût de l'oreiller
 Le Dominique se croit déjà en pyjama
 C'est magnifique, le tango Corse c'est comme ça.
 Un jour des musiciens du nord
 On joué trop vite et trop fort
 Un vrai tango de salarié!
 On ne les a jamais retrouvés!
 Le tango Corse, c'est un tango sélectionné
 Le tango Corse, pour les courageux fatigués
 Chacun s'étire en même temps que l'accordéon
 Et l'on soupire, le tango Corse que c'est bon!
 Quand à bout de forces
 On va s'étendre une heure ou deux
 Le tango Corse, c'est encore là
 Qu'on le danse le mieux!

■ **Zacchary Richard, *Travailler c'est trop dur*, 1977**

<https://www.youtube.com/watch?v=XCWIXIEizKM>

Refrain

Travailler c'est trop dur,
 Et voler c'est pas beau.
 Demander la charité
 C'est quelque chose
 Que j'peux pas faire.
 Chaque jour que moi je vis,
 On me demande de quoi moi je vis,
 Je dis que je vis sur l'amour
 Et j'espère de vivre vieux.

■ **Henri Salvador, *Le travail c'est la santé*, 1965**

<https://www.youtube.com/watch?v=B5VyRmrN0-Q>

Le travail c'est la santé
 Rien faire c'est la conserver
 Les prisonniers du boulot
 N'font pas de vieux os.
 Ces gens qui cour'nt au grand galop
 En auto, métro ou vélo
 Vont-ils voir un film rigolo ?
 Mais non, ils vont à leur boulot
 Le travail c'est la santé
 Rien faire c'est la conserver
 Les prisonniers du boulot
 N'font pas de vieux os.
 Ils boss'nt onze mois pour les vacances
 Et sont crevés quand elles commencent
 Un mois plus tard, ils sont costauds
 Mais faut reprendre le boulot
 Dire qu'il y a des gens en pagaille
 Qui courent sans cesse après le travail
 Moi le travail me court après
 Il n'est pas près de m'rattraper.
 Maint'nant dans le plus p'tit village
 Les gens travaillent comme des sauvages
 Pour se payer tout le confort
 Quand ils l'ont, eh bien, ils sont morts.
 Homm's d'affaires et meneurs de foule
 Travaill'nt à en perdre la boule
 Et meur'nt d'une maladie d'cœur
 C'est très rare chez les pétanqueurs !

Moi je prends mon violon
Et j'attrape mon archet,
Et je joue ma veille valse
Pour faire mes amis danser.
Vous connaissez mes chers amis
La vie est bien bien trop courte
Pour se faire des misères,
Allons danser ce soir.

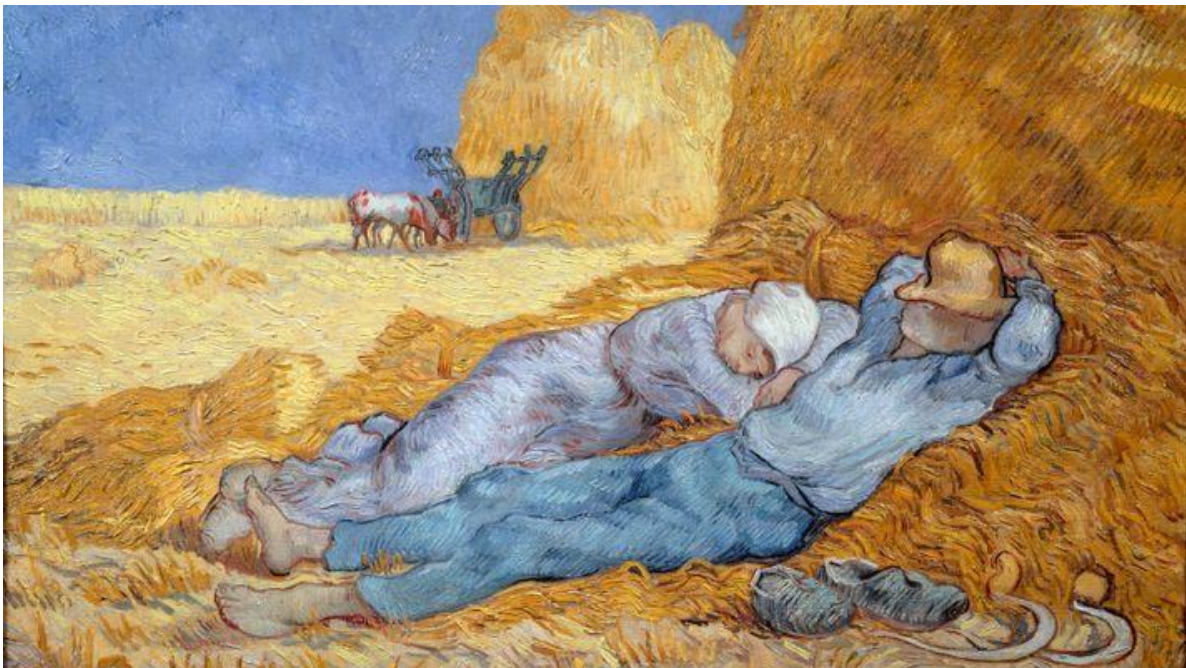
Refrain

Moi je fais la musique
C'est presque tous les soirs,
Après trainer tout par tout
Et puis chanter dans les whiskie bars,
Et des fois, tu connais,
J'aimerais lâcher, puis m'en aller,
Mais je suis venu ce soir
Pour le plaisir de chanter.

Refrain

Question : Dans ces trois chansons En quoi paresse, bien-être et bonheur sont-ils liés?

■ Van Gogh, *La méridienne ou La sieste* (d'après Millet), décembre 1889-janvier 1890, Huile sur toile, Musée d'Orsay, Paris



Document Jean d'ORMESSON, interviewé en plateau par Pierre DESGRAUPES, 8 juillet 1959

J. d'Ormesson dit apprécier de dormir et trouve la paresse merveilleuse

<https://www.ina.fr/video/I13282807>

■ Henri Salvador et la pétanque, le travail, la fainéantise, le rire Interview d'Henri Salvador *Ina*, 15 août 1964

Henri SALVADOR raconte entre deux éclats de rire, qu'il est toujours en vacances, qu'il ne travaille jamais.

<https://www.ina.fr/video/I07078245>

Question : En quoi cette personnalité du show-business incarne-t-elle la joie de vivre ? Quelle est sa philosophie de vie ?

■ Journée du farniente au parc de la folie de Finfarine, 19/20 JT soir Pays de la Loire 11 août 2005

<https://www.ina.fr/video/NA00001337247>

c) La lenteur : Un épanouissement de soi dans le respect des autres et de la nature

■ Georges Moustaki, *Le temps de vivre*, 1969

<https://www.youtube.com/watch?v=RjEk0AMpI90>

Nous prendrons le temps de vivre
D'être libres, mon amour
Sans projets et sans habitudes
Nous pourrons rêver notre vie
Viens, je suis là, je n'attends que toi
Tout est possible, tout est permis
Viens, écoute ces mots qui vibrent
Sur les murs du mois de mai
Ils nous disent la certitude
Que tout peut changer un jour
Viens, je suis là, je n'attends que toi
Tout est possible, tout est permis
Nous prendrons le temps de vivre
D'être libres, mon amour
Sans projets et sans habitudes
Nous pourrons rêver notre vie

Question : Comment la chanson souligne-t-elle un épanouissement dans la lenteur

■ Charles Aznavour, *Les Plaisirs démodés*, 1972

<https://www.youtube.com/watch?v=Lte00S1foec>

Dans le bruit familier de la boîte à la mode
Aux lueurs psychédéliqués au curieux décorum
Nous découvrons assis sur des chaises inconfortables
Les derniers disques pop poussés au maximum
C'est là qu'on s'est connu parmi ceux de notre âge
Toi vêtue en indienne et moi en col Mao
Nous revenons depuis comme en pèlerinage
Danser dans la fumée à couper au couteau
Viens découvrons toi et moi les plaisirs démodés
Ton cœur contre mon cœur malgré les rythmes fous
Je veux sentir mon corps par ton corps épousé
Dansons joue contre joue
Dansons joue contre joue
Viens noyée dans la cohue mais dissociés du bruit
Comme si sur la terre il n'y avait que nous
Glissons les yeux mi-clos jusqu'au bout de la nuit
Dansons joue contre joue
Dansons joue contre joue
Sur la piste envahie c'est un spectacle rare
Les danseurs sont en transe et la musique aidant
Ils semblent sacrifier à des rythmes barbares
Sur des airs d'aujourd'hui souvent vieux de tous temps
L'un à l'autre étrangers bien que dansant ensemble
Les couples se démènent on dirait que pour eux
Le musique et l'amour ne font pas corps ensemble
Dans cette obscurité propice aux amoureux
Viens découvrons toi et moi les plaisirs démodés
Ton cœur contre mon cœur malgré les rythmes fous
Je veux sentir mon corps par ton corps épousé

Dansons joue contre joue
Dansons joue contre joue
Viens noyée dans la cohue mais dissociés du bruit
Comme si sur la terre il n'y avait que nous
Glissons les yeux mi-clos jusqu'au bout de la nuit
Dansons joue contre joue
Dansons joue contre joue
Serre-toi encore plus fort
T'occupes pas des autres
On est bien comme ça ma joue contre ta joue
Tu te souviens ça fait un drôle d'effet
Tout de même, on a l'impression de danser comme nos parents
Dans le fond ils avaient peut-être pas tout à fait tort
Les époques changent, l'amour reste
Allez, dansons joue contre joue
Ou ou ou...

Question : Comment le rythme lent favorise-t-il la sensualité et la communion entre les êtres ?

■ **Anne-Laure Gannac, « Éveiller ou réveiller ses sens reconnecte à son corps », *La Nouvelle République*, 25/10/2014**

Nous naissons avec une attention extrême et quasi permanente à tout ce que nous percevons par chaque pore de notre peau. Il en va de notre survie. Et de notre apprentissage du monde qui se laisse d'abord découvrir, très primitivement, par ses odeurs, ses saveurs, ses bruits et ses images. Puis, au fil des années, notre vigilance s'amenuise. Par nécessité : rester sans cesse disponible à toutes les informations reçues par nos sens serait sans aucun doute invivable ! Mais aussi par facilité et par négligence, avec l'idée, plus ou moins consciente, que la vue nous suffirait presque à l'ère du « *tout images* ». Voici quelques façons simples de vous reconnecter à chacun des vôtres.

" L'expérience du corps que l'on est "

Redécouvrez votre main. Éric Pireyre, psychomotricien : « Tout en la bougeant lentement, portez toute votre attention sur votre main : regardez sa forme, sa constitution, sa texture, ses mouvements... Efforcez-vous de percevoir toutes ses sensations : variation de chaleur, souplesse ou raideur... Cet exercice de redécouverte visuelle peut être appliqué à différentes parties du corps. Ensuite, prenez un sèche-cheveux, approchez le souffle de votre main et ressentez chacune des sensations que cela vous procure. Ou demandez à une autre personne de tenir le sèche-cheveux et de se mettre à l'écoute de ce que vous ressentez. Le plus souvent, cela ravivera des sensations positives, mais il faut aussi être prêt à voir remonter des émotions plus complexes, selon l'histoire de chacun. »

Ressentez votre corps avec une balle dans le dos. Jacques Castermane, kinésithérapeute, maître zen : « Allongez-vous sur le dos, une balle souple d'environ huit centimètres de diamètre posée à côté du bassin. Sentez le contact avec le sol, sans modifier votre position, dans le but, par exemple, d'y coller votre région lombaire. Ce processus mystérieux qu'est l'acte de sentir vous permet rapidement de différencier les zones de votre corps qui appuient vraiment sur le sol et celles qui, au contraire, semblent l'effleurer ou ne sont pas en contact avec lui. Ensuite, placez la balle sous votre sacrum. Restez allongé dessus pendant quinze minutes dans une parfaite immobilité. N'ayant rien à faire – rien à faire, mais à fond ! –, accueillez l'acte d'inspirer qui se présente à ce moment-là à travers la sensation, puis l'acte d'expirer de la même façon. Et, à l'occasion de chaque expiration, posez-vous sur la balle un petit peu plus. Si vous souffrez de douleurs lombaires, ne forcez pas !

« Quand le quart d'heure est atteint, retirez la balle en roulant légèrement sur un côté et, aussitôt, laissez-vous retomber sur le dos, sans modifier votre posture. Commence alors l'expérience qui est le but de cet exercice : se sentir allongé sur le sol et accueillir toute sensation. Il n'est pas rare d'être étonné par la présence d'un vécu intérieur inhabituel. Je m'interdis de le nommer. A chacun de découvrir les effets de ce passage de " *l'idée d'un corps que l'on a à l'expérience du corps que l'on est* " en s'impliquant dans l'exercice et l'expérience du sentir. »

Dépendance du goût et de l'odorat

Jouez avec les épices. Patty Canac, olfactothérapeute : « Lors d'un dîner entre amis, disposez sur la table des pots contenant des herbes fraîches et des épices entières : cumin, basilic, persil, menthe... Et laissez chacun en agrémenter son plat, en utilisant un mortier ou des ciseaux : les aromates vont immédiatement révéler leur puissance odorante, que l'on ignore habituellement au bénéfice de leur saveur. Tentez ensuite, à la dégustation, de retrouver chaque épice dans vos bouchées : que reste-t-il de son parfum ? comment s'est-il modifié ? Puis ressentez sa forme, sa texture, ses effets sur les autres ingrédients... Cela permet de prendre conscience qu'odorat et goût sont dépendants l'un de l'autre. »

Question : Pourquoi peut-on dire que lenteur et éveil des sens sont associés ?

■ Nino Ferrer, *Le Sud*, 1975

<https://www.youtube.com/watch?v=FgxwKEuy-pM>

C'est un endroit qui ressemble à la Louisiane

À l'Italie

Il y a du linge étendu sur la terrasse

Et c'est joli

On dirait le Sud

Le temps dure longtemps

Et la vie sûrement

Plus d'un million d'années

Et toujours en été

Il y a plein d'enfants qui se roulent sur la pelouse

Il y a plein de chiens

Il y a même un chat, une tortue, des poissons rouges

Il ne manque rien

On dirait le Sud

Le temps dure longtemps

Et la vie sûrement

Plus d'un million d'années

Et toujours en été

Di-di, di-di, di-di, di-di

Di-di, di-di, di-di, di-di

Di-di, di-di, di-di, di-di

Un jour ou l'autre il faudra qu'il y ait la guerre

On le sait bien

On n'aime pas ça, mais on ne sait pas quoi faire

On dit c'est le destin

Tant pis pour le Sud

C'était pourtant bien

On aurait pu vivre

Plus d'un million d'années

Et toujours en été

Questions : Comment la chanson souligne-t-elle le plaisir de la contemplation? En quoi ce plaisir est-il indissociable de la lenteur?

■ Milan Kundera, *La lenteur*, 1997

Pourquoi le plaisir de la lenteur a-t-il disparu ?

Ah, où sont-ils les flâneurs d'antan ? Où sont-ils, ces héros fainéants des chansons populaires, ces vagabonds qui traînent d'un moulin à l'autre et dorment à la belle étoile ? Ont-ils disparu avec les chemins champêtres, avec les prairies, et les clairières, avec la nature. Un proverbe tchèque définit leur douce oisiveté par une métaphore : ils contemplent les fenêtres du bon Dieu. Celui qui contemple les fenêtres du bon Dieu ne s'ennuie pas ; il est heureux. Dans notre monde, l'oisiveté s'est transformée en désœuvrement, ce qui est tout autre chose : le désœuvré est frustré, s'ennuie, est à la recherche constante du mouvement qui lui manque.

Question : Que regrette Kundera ?

■ Jean-Jacques Rousseau, *Émile ou De l'éducation*(1762): "Les voyages à pied"

Je ne conçois qu'une manière de voyager plus agréable que d'aller à cheval, c'est d'aller à pied. On part à son moment, on s'arrête à sa volonté, on fait tant et si peu d'exercice qu'on veut. On observe tout le pays: on se détourne à droite, à gauche: on examine tout ce qui nous flatte, on s'arrête à tous les points de vue. Aperçois-je une rivière, je la côtoie; un bois touffu, je vais sous son ombre; une grotte, je la visite; une carrière, j'examine les minéraux. Partout où je me plais, j'y reste. A l'instant que je m'ennuie, je m'en vais. Je ne dépends ni des chevaux ni du postillon. Je n'ai pas

besoin de choisir des chemins tout faits, des routes commodes; je passe partout où un homme peut passer; je vois tout ce qu'un homme peut voir; et, ne dépendant que de moi-même, je jouis de toute la liberté dont un homme peut jouir.

Combien de plaisirs différents on rassemble par cette agréable manière de voyager! sans compter la santé qui s'affermirait, l'humeur qui s'égayait. J'ai toujours vu ceux qui voyageaient dans de bonnes voitures bien douces, rêveurs, tristes, grondants ou souffrants; et les piétons toujours gais, légers, et contents de tout. Combien le cœur rit quand on approche du gîte! Combien un repas grossier paraît savoureux! avec quel plaisir on se repose à table! Quel bon sommeil on fait dans un mauvais lit! Quand on ne veut qu'arriver, on peut courir en chaise de poste; mais quand on veut voyager, il faut aller à pied.

Question : Comment l'auteur souligne-t-il le plaisir de la marche ?

■ **David Le Breton, *Chemins de traverse : Éloge de la marche*, 2001**

La clé des champs

Marcher dans le contexte du monde contemporain pourrait évoquer une forme de nostalgie ou de résistance. Pourtant, il n'y a pas de racines à nos pieds, ceux-ci sont faits pour se mouvoir et non se figer dans une immobilité qui les rend inutiles en ce siècle de vitesse et de transports routier ou aérien, ou d'escalators ou de trottoirs roulants qui transforment la majorité de leurs usagers en infirmes dont le corps ne sert plus à rien sinon à leur gêner la vie. Les marcheurs sont des individus singuliers qui acceptent des heures ou des jours de sortir de leur voiture pour s'aventurer corporellement dans la nudité du monde. La marche est le triomphe du corps avec des tonalités différentes selon le degré de liberté du marcheur. De manière autonome ou organisée, sa pratique devient aujourd'hui l'une des activités de loisir les plus saillantes du monde contemporain. La marche n'est plus au cœur des modes de déplacement de la quasi-totalité de nos contemporains (dans nos sociétés occidentales), même pour les trajets les plus élémentaires, elle triomphe en revanche comme activité de loisir, d'affirmation de soi, de quête de tranquillité, de silence, de contact avec la nature. Des agences de voyage bien entendu, le prennent en charge sur des lieux ou des parcours déterminés (randonnées, trekkings, etc.). Des municipalités, des associations en quête de manifestations inédites et susceptibles de rallier le plus grand nombre proposent aujourd'hui des marches thématiques ou de célébration. Par exemple récemment en Touraine, dans le cadre des festivités balzaciennes, une marche sur les hauts lieux de l'un des romans de l'écrivain et plusieurs autres promenades littéraires sont programmées pour l'été. Faut-il en conclure que la marche se folklorise à son tour à l'image des usages culturels qui disparaissent et doivent être conservés dans les musées ou simulés délibérément pour en maintenir quelques traces. Les sociétés de marche connaissent un succès considérable, veillent au balisage des sentiers, proposent des rencontres et des sorties collectives. Les chemins de Compostelle voient une fréquentation considérable, bien loin pourtant des références religieuses. Souvent les marcheurs s'élancent seuls, une carte à la main sur les chemins de randonnées. Les uns marchent quelques heures en fin de semaine ou dans leurs moments de loisirs, les autres, ils sont entre un et deux millions en France, effectuent des randonnées de plusieurs jours avec des hébergements dans des gîtes d'étapes ou un refuge. Le dénigrement massif de la marche dans ses usages quotidiens et sa valorisation comme instrument de loisir est révélateur du statut du corps dans nos sociétés contemporaines. La flânerie, que nos sociétés ne tolèrent pas plus que le silence, s'oppose alors aux puissantes contraintes de rendement, d'urgence, de disponibilité absolue au travail ou aux autres (que l'usage du téléphone portable a rendu caricaturale).

La marche est une dérobade, un pied de nez à la modernité. Elle introduit à la sensation du monde, elle en est une expérience pleine laissant à l'homme l'initiative. Elle ne privilégie pas le seul regard à la différence du train, de la voiture qui instruisent la passivité du corps et l'éloignement du monde. On marche pour rien, pour le plaisir de goûter le temps qui passe, faire un détour d'existence pour mieux se retrouver au bout du chemin, découvrir des lieux et des visages inconnus, élargir sa connaissance par corps d'un monde inépuisable de sens et de sensorialités ou simplement parce que la route est là. La marche est une méthode tranquille de réenchantement de la durée et de l'espace. Elle est un dessaisissement provisoire par l'atteinte d'un gisement intérieur qui tient seulement dans le frisson de l'instant. Elle implique un état d'esprit, une humilité heureuse devant le monde, une indifférence à la technique et aux moyens modernes de déplacement ou, du moins, un sens de la relativité des choses. Elle anime un souci de l'élémentaire, une jouissance sans hâte du temps. Elle est une expérience de la liberté, une source inépuisable d'observations et de rêveries, une jouissance heureuse des chemins propices aux rencontres inattendues, aux surprises.

Même sous la forme d'une modeste promenade, elle met provisoirement en congé des soucis qui encombrant l'existence hâtive et inquiète de nos sociétés contemporaines. Elle ramène à la sensation de soi, aux frémissements des choses et rétablit une échelle de valeurs que les routines collectives tendent à élaguer. Nu devant le monde, contrairement à l'automobiliste ou aux usagers des transports en commun, le marcheur se sent responsable de ses actes, il est à hauteur d'homme et peut difficilement oublier son humanité la plus élémentaire.

Le marcheur est son seul maître d'heures, il baigne dans le temps comme dans son élément. S'il choisit ce mode de déplacement au détriment des autres, il marque sa souveraineté face au calendrier, son indépendance devant les

rythmes sociaux, son souci de pouvoir poser sa besace au bord du chemin pour savourer une bonne sieste ou se repaître de la beauté d'un arbre ou d'un paysage qui le touche soudain, ou encore s'intéresser à une coutume locale que sa bonne fortune lui permet de surprendre. Le plus souvent le marcheur est un homme disponible n'ayant de compte à rendre à personne, il est par excellence l'homme de l'occasion, l'artiste du temps qui passe, le flâneur des circonstances qui fait sa provision de trouvailles au fil du chemin. "Une vie passée à ne plus observer les heures, c'est l'éternité, dit Stevenson. On ne saurait concevoir, à moins d'avoir essayé, la longueur d'une journée d'été que l'on mesure seulement par la faim et que l'on termine seulement quand on a sommeil" (Stevenson, 1978, 183). Le marcheur est dans un temps ralenti à la mesure du corps et du désir. La seule hâte est parfois celle d'aller plus vite que la tombée du jour. L'horloge est cosmique, elle est celle de la nature et du corps, moins celle de la culture avec son découpage méticuleux de la durée. Le marcheur est celui qui prend son temps, et ne laisse pas le temps le prendre.

La marche livre l'homme aux seules ressources de sa résistance physique et de sa sagacité à emprunter le chemin le plus propice à sa progression : celui qui autorise le mieux à se perdre s'il fait de l'errance sa philosophie première, ou celui qui mène au terme du voyage avec le moins d'embûches s'il se contente seulement de se déplacer d'un lieu à l'autre. Le marcheur participe de toute sa chair aux pulsations du monde, il touche les pierres ou la terre de la route, ses mains se portent sur les écorces, ou trempent dans les ruisseaux, il se baigne dans les étangs ou les lacs, les odeurs le pénètrent : odeurs de terres mouillées, de tilleul, de chèvrefeuille, de résine, fétidité des marécages, iode du littoral atlantique, nappes d'odeurs de fleurs mêlées saturant l'air. Il sent l'épaisseur subtile de la forêt que recouvre l'obscurité, les effluves de la terre ou des arbres, il voit les étoiles, et connaît la texture de la nuit, il dort sur le sol inégal. Il entend les cris des oiseaux, les frémissements des forêts, les bruits de l'orage ou les appels des gamins dans les villages, les stridulations des cigales ou le craquement des pommes de pins sous le soleil. Il connaît la meurtrissure ou la sérénité de la route, le bonheur ou l'angoisse de la tombée de la nuit, les blessures dues aux chutes ou aux infections. La pluie mouille ses vêtements, trempe ses provisions, embourbe le sentier; le froid ralentit sa progression, le force à la confection d'un feu pour se réchauffer, mobilise tous ses vêtements pour le couvrir; la chaleur colle sa chemise sur sa peau, la sueur coule sur ses yeux. La marche est une expérience sensorielle totale ne négligeant aucun sens, pas même le goût pour qui connaît les fraises des bois, les framboises sauvages, les myrtilles, les mûres, les noisettes, les noix, les châtaignes, etc., selon les saisons.

Jamais la nourriture n'est aussi savoureuse, même réduite, qu'au moment de la halte qui suit l'effort fourni depuis des heures. La marche transfigure les moments ordinaires de l'existence, elle les invente sous de nouvelles formes. Laurie Lee décrit avec une justesse imparable les mille repas qui attendent les marcheurs épuisés, le bonheur du repos, l'attente frémissante des premiers plats. *"Je m'affalais à table et, la tête au creux des bras, écoutai avec volupté les moindres mouvements de la femme. La poêle à frire chanta sur la cuisinière, il y eut un bruit de coquille d'oeuf qui se brise, d'huile qui grésille. Des gouttes de sueur tombaient de mes cheveux et me coulaient sur les mains. J'avais la tête pleine de chaleurs et voyais encore trembler la poussière blanche de la route, étinceler les champs de blés cuivrés"* (Lee, 1996, 87). Jouissance éperdue de l'eau, de la limonade ou de la bière qui désaltère après l'accablement du soleil. La frugalité d'un repas vaut parfois les festins les meilleurs et laisse un souvenir plus impérissable de satiété et de jubilation. Des plats de rien deviennent de savoureuses gourmandises quand ils sont portés par la faim et la délicieuse fatigue d'une bonne journée de marche. Un verre d'eau prend une saveur délectable quand la soif est brûlante. La marche est une méthode d'immersion dans le monde, un moyen de se pénétrer de la nature traversée, de se mettre en contact avec un univers inaccessible aux modalités de connaissance ou de perception de la vie quotidienne. Au fil de son avancée, le marcheur élargit son regard sur le monde, plonge son corps dans des conditions nouvelles.

La marche est aussi une traversée du silence et une délectation de la sonorité ambiante car on ne conçoit guère la tournure d'esprit ou la redoutable distraction de qui déambulerait le long des glissières d'autoroutes ou même au bord d'une nationale. Le marcheur prend la clé des champs pour échapper notamment au bruit des voitures ou des villes. Il est à l'écoute du monde. *"Il règne dans l'air une musique subtile pareille au chant des harpes éoliennes, écrit Thoreau. J'entends des cors mélodieux qui résonnent sous les voûtes lointaines des hautes régions de l'air, musique qui, du haut du ciel, vient mourir à nos oreilles... Chaque son semble sortir d'une méditation profonde, comme si la nature avait acquis un caractère et une intelligence... Mon cœur tressaille au bruit du vent dans les arbres. Moi, dont la vie était hier si décousue, je découvre soudain mes forces et ma spiritualité à travers ces bruits"* (1981, 67-69). *Des sons se coulent au sein du silence sans en déranger l'ordonnance. Parfois même ils en révèlent la présence et éveillent l'attention à la qualité auditive d'abord inaperçue d'un lieu. Le silence est une modalité du sens, un sentiment qui saisit l'individu* (Le Breton, 1997). Même si le bruissement du monde ne cesse jamais, connaissant seulement des variations différentes au gré des heures, des jours et des saisons, certains lieux n'en donnent pas moins le sentiment d'une approche du silence : une source se frayant un chemin parmi les pierres, le cri d'une chouette au cœur de la nuit, le saut d'une carpe à la surface du lac, la cloche d'une église à la tombée du soir, le crissement de la neige sous les pas, le craquement d'une pomme-de-pin sous le soleil donnent une épaisseur au silence. Ces manifestations ténues accentuent le sentiment de paix qui émane du lieu. Ce sont des créations du silence, non par défaut mais parce que le spectacle du monde n'y est recouvert d'aucun parasite, d'aucun bruit.

La quête du silence est alors pour le marcheur la recherche subtile d'un univers sonore paisible appelant par contraste le recueillement personnel, la dissolution de soi dans un climat propice. Le marcheur prend les chemins de traverse pour jouir de cette sérénité et, s'il n'est pas seul, d'une parole entendue, partagée. Moment de suspension du temps où s'ouvre un passage octroyant à l'homme la possibilité de retrouver sa place, de gagner la paix. Provision de sens et de force intérieure avant le retour au vacarme du monde et aux soucis du quotidien. Le pointillé du silence goûté à différents moments de l'existence par le recours à la campagne ou au monastère, au désert ou à la forêt, ou simplement au jardin, au parc, apparaît comme un ressourcement, un temps de repos avant de retrouver le bruit entendu au sens propre et au sens figuré d'une immersion dans la civilisation urbaine. Le silence procure alors un sentiment aigu d'exister.

La marche est une ouverture au monde qui invite à l'humilité et à la saisie avide de l'instant. Son éthique de la flânerie et de la curiosité en fait un outil idéal de formation personnelle, d'apprentissage par corps et tous les sens de l'existence. L'homme qui marche demeure toujours à hauteur d'homme en sentant à chacun de ses pas l'aspérité du monde et la nécessité de se concilier amicalement les passants croisés sur son chemin. Il se décentre de soi et restaure le monde, l'inscrivant au sein de limites qui le rappellent à sa fragilité et sa force. L'expérience pédestre est une activité anthropologique par excellence car elle mobilise en permanence le souci pour l'homme de comprendre, de saisir sa place dans le tissu du monde, de s'interroger sur ce qui fonde le lien aux autres. Le marcheur est souvent documenté sur les lieux qu'il traverse, il observe à la manière d'un ethnologue dilettante les différences dans l'art du jardin, des fenêtres, l'architecture des maisons, la cuisine, l'accueil des habitants, les inflexions de la langue ou la conduite des chiens d'une région à l'autre. Il avance parmi la végétation comme parmi une forêt d'indices à la recherche des signes indiquant la présence des animaux, des plantes, des arbres. La marche est une bibliothèque sans fin qui décline chaque fois le roman des choses ordinaires placées sur le chemin et confronte à la mémoire des lieux, aux commémorations collectives dispensées par les plaques, les ruines, ou les monuments. La marche est une traversée des paysages et des mots.

Chaque espace est en puissance de révélations multiples, c'est pourquoi aucune exploration n'épuise jamais un paysage ou une ville. La marche est confrontation à l'élémentaire, elle est tellurique et si elle mobilise un ordre social marqué dans la nature (routes, sentiers, auberges, signes d'orientation, etc.), elle est aussi immersion dans l'espace, non seulement sociologie, mais aussi géographie, météorologie, écologie, physiologie, gastronomie, etc. En le soumettant à la nudité du monde, elle sollicite en l'homme le sentiment du sacré. Émerveillement de sentir l'odeur des pins chauffés par le soleil, de voir un ruisseau couler à travers champ, une gravière abandonnée avec son eau limpide au milieu de la forêt, un renard traverser nonchalamment le sentier, un cerf s'arrêter dans la futaie pour regarder passer les intrus. La tradition orientale parle du darshana d'un homme ou d'un lieu pour désigner un don de présence, une aura qui transforme ceux qui en sont les témoins. La chair du monde sollicite toujours un écho chez le marcheur, elle est toujours en résonance intime. L'émotion est souveraine pour l'homme de la ville qui ne connaît plus la banalité des choses et les retrouve comme un miracle après ce long détour. Le souvenir des marches est une guirlande de moments d'exception qui ferait sourire le campagnard. Une rivière à l'eau transparente livrée à la jubilation d'une baignade inattendue après des heures de sueur et de soleil. Miracles tranquilles nés de la lenteur et de la disponibilité, de l'invitation d'une végétation plus moelleuse que l'étoffe, simple jouissance du monde.

Nombre d'activités contemporaines s'inscrivent à contre-courant des impératifs de rendement, d'urgence, de vitesse, de résultats, etc. Elles prennent délibérément la clé des champs et délaissent le devoir de communication. L'individu se débranche et il s'éloigne de la frénésie pour retrouver le goût de vivre, la flânerie, la jouissance du monde. Ainsi de la marche. En mettant le corps au centre, elle rétablit l'homme dans une existence qui lui échappe souvent dans les conditions sociales et culturelles qui sont aujourd'hui les nôtres. Elle procure une distance propice avec le monde, plonge dans une forme active de méditation sollicitant une pleine sensorialité. Elle ouvre au monde. Le recours à la forêt, aux routes ou aux sentiers permet de reprendre son souffle, d'affruter ses sens, de renouveler sa curiosité. La marche est souvent un détour pour se rassembler soi. Elle est un mode de réenchantement du monde, une manière de renouveler le sens. Marcher, c'est vivre par corps, provisoirement ou durablement. La flânerie est aussi une forme de résistance face à l'occultation du corps qui marque nos sociétés contemporaines.

Question : Quels sont les bienfaits de la marche ?

d) - Faut-il apprendre à procrastiner ?

Apprendre à vivre sans se priver de ce que nous offre la vitesse semble être la bonne solution. Il faut trouver son rythme en prenant « un temps de ralentissement »

■ Nicolas Santolaria, Éloge de la paresse au bureau, *Le Monde*, 27 novembre 2017

La procrastination n'est plus à prendre comme le synonyme de flemme mais comme celui de repos productif.

Un dossier urgent à terminer ? Ça peut attendre demain ! KRYSZTO BELCZYNSKI / FLICKR / CC by 2.0

De nos jours, la procrastination est vue comme un handicap, presque une tare sociale dont on s'avoue victime en baissant honteusement la tête, tel un lépreux improductif. Comme le laisse entendre Tim Urban, auteur du blog « Wait but why », le procrastinateur abriterait dans son cerveau un « singe de gratification instantanée » piratant sans cesse son système de prises de décisions rationnelles.

Au quotidien, sous l'influence de ce macaque inconséquent, c'est avec une culpabilité latente que l'on se livre aux virées sans fin sur Instagram, à la lecture interminable de pages Wikipédia, aux recherches « ulysséennes » de destinations week-ends sur Airbnb. Autant d'activités menées de front durant les heures de travail dans une ambiance de semi-clandestinité dommageable pour les nerfs.

Culpabilité

Lorsqu'on remet consciencieusement à demain ce que l'on pourrait faire aujourd'hui, on a toujours ce sentiment désagréable d'être un adolescent contraint de camoufler aux yeux de parents puritains une coupable activité masturbatoire. N'est-il pas curieux de se sentir ainsi en faute alors que l'on est simplement en train de mettre son esprit au repos ? Rappelons que certains vont jusqu'à rapprocher le mot « travail » du latin *tripalium*, nom d'un instrument de torture...

A la lumière crue de cette exhumation étymologique parfois contestée, il est donc grand temps de réviser nos a priori : non, la procrastination ne doit plus être envisagée comme l'expression d'une inadaptation sociale, mais plutôt comme un signe enviable de bonne santé mentale. D'après une étude menée par la revue *Computers in Human Behavior*, le fait de regarder des vidéos de chats permettrait notamment de dissiper les émotions négatives et de provoquer un regain d'énergie chez le travailleur.

Distraction = concentration

Si elle ne devient pas un moyen de fuir nos responsabilités mais uniquement de les différer, la procrastination est sans doute la meilleure réponse qui soit à l'accélération du temps productif. « *Distraction is the new concentration* », professe même le poète américain Kenneth Goldsmith, qui propose, dans le cadre de l'université de Pennsylvanie, des cours de cyber-glandouille intitulés « Wasting Time on the Internet ».

Flâner sur le Web serait, pour Goldsmith, le moyen d'élargir son horizon créatif, de s'ouvrir à des sphères inexplorées de son propre inconscient et de cultiver sa capacité à tisser des liens inattendus, ce qui pourrait constituer une bonne définition de ce qu'est l'intelligence.

En ce qui me concerne, j'ai transformé ma tendance à la procrastination en véritable méthode de travail. Tel Lance Armstrong pratiquant l'autotransfusion sanguine, mon « moi présent » a ainsi pour habitude de déléguer à mon « moi futur » les tâches qui lui incombent, en vue de susciter in fine un état de transe productif pareil au coup de pédale qui permet de partir sans effort à l'assaut de l'Alpe-d'Huez. Est-ce que ça marche vraiment ? Permettez-moi de ne pas conclure dans la précipitation et de terminer auparavant le visionnage de ce passionnant documentaire : *L'Histoire cachée de la Grande Muraille de Chine*.

■ Caroline Brizard, Procrastination : pourquoi lire cet article demain si vous pouvez le faire maintenant ?, *L'Obs*, 25 mars 2019

Pourquoi faire aujourd'hui ce qu'on peut repousser à demain ?

C'est la journée de la procrastination, cette manie de repousser à demain ce que l'on peut faire aujourd'hui.

Le philosophe John Perry nous explique comment y remédier - un peu.

Avez-vous tendance à remettre à demain ce que vous avez à faire aujourd'hui ? Dressez-vous des listes le matin, pour avoir le plaisir de biffer au fur et à mesure les tâches accomplies... sans jamais réussir à les éculer toutes ? Ce lundi 25 mars est donc pour vous, puisque c'est la journée de la procrastination ! Une journée pour découvrir que : 1) vous n'êtes pas tout seul ; 2) il y a un moyen de s'en accommoder.

Ne repoussez pas la lecture de "la Procrastination. L'art de reporter au lendemain" (ed. Marabout), dans lequel le philosophe John Perry, professeur émérite à l'université de Stanford en Californie, et animateur d'un talk-show philosophique (philosophytalk.org) fait partager son quotidien de "procrastinateur structuré". Ce drôle d'essai a d'ailleurs eu un tel succès que son auteur a obtenu en 2011 l'Ig Nobel en littérature ("Ig" comme "ignoble"), un Nobel humoristique récompensant des travaux universitaires insolites.

Vous pourrez commencer par le lire avant de vous attaquer (ou pas) à toutes les tâches qui vous attendent : ranger votre bureau, répondre à votre courrier, payer les factures, écrire l'article attendu depuis hier...

Tics et recettes

John Perry, en observateur amusé de ses propres pratiques, partage son combat quotidien avec sa manie d'ajourner. Ses tics, comme les "to-do list" pour la journée, le mois ou même l'année ; la manie de s'informer ; le rangement "horizontal", typique du procrastinateur :

"J'aime que les projets sur lesquels je suis en train de travailler s'étalent devant moi, sur une surface plane, d'où ils pourront m'interpeller et me faire signe. Si je range des documents dans une chemise, ils disparaissent à tout jamais." Sa propension à se mettre au boulot à la dernière minute, à force d'avoir attendu les conditions idéales qui n'ont jamais été réunies... Le procrastinateur est en réalité un perfectionniste qui s'ignore !

Le philosophe donne aussi des recettes, que l'on peut accommoder à sa sauce : comment choisir la musique le matin pour se donner la pêche, et éviter de repousser le moment de se lever, avec le risque, tout de même, de faire diversion et de se plonger dans la mise en ordre de sa bibliothèque musicale... Comment ruser avec son ordinateur, et toutes les ramifications d'informations périphériques dans lesquelles on va se perdre, plutôt que se mettre à travailler. Tout cela sous couvert de répondre au louable désir de satisfaire sa curiosité intellectuelle.

Humain, trop humain

Mais pourquoi sommes-nous tous, ou presque, victimes de cette compulsion à remettre au lendemain ? John Perry reboucle son essai avec ses observations sur la nature humaine : elle n'est pas si rationnelle que cela. La procrastination apporte la preuve que "nous sommes mus par un mélange de désirs, de croyances, de pulsions et de caprices. À tout moment, des désirs contradictoires rivalisent pour prendre le contrôle de notre corps et de notre esprit".

Nous nous ménageons donc une sorte d'espace de liberté, dans un refus inconscient à nous plier à des contraintes réductrices. D'ailleurs, à force d'accomplir des tâches secondaires pour repousser le moment de nous attaquer à l'essentiel, nous sommes finalement très productifs. Cela console un peu, non ?

■ Elena Bizzotto, Les bénéfiques cachés de la procrastination, *Sante magazine*, 19 février 2018

Attendre la dernière minute pour tout faire n'est pas toujours une mauvaise idée. Découvrez comment cette "mauvaise" habitude de procrastiner peut booster votre créativité, stimuler votre énergie et vous aider à mieux vous concentrer.

Vous avez tendance à tout reporter au lendemain ? Ne culpabilisez pas. Si cette habitude souffre d'une mauvaise réputation, certaines études ont prouvé qu'elle pourrait être bénéfique. Voici comment.

Booster la créativité

D'après le professeur de psychologie Adam Grant, la procrastination stimule la créativité. Dans le *New York Times*, il raconte avoir mené une mini-expérience avec l'un de ses anciens élèves à la Wharton School, aux Etats-Unis. Ils ont demandé aux participants de réfléchir à de nouvelles idées d'affaires. Certains ont dû commencer tout de suite, tandis que d'autres ont eu cinq minutes avant de commencer pour jouer à des jeux d'ordinateur comme le solitaire. L'originalité de leurs idées a ensuite été évaluée. Celles des procrastinateurs ont été jugées 28% plus créatives que les autres. Selon le chercheur, le fait de procrastiner encourage les divergences de pensée.

Augmenter l'énergie

L'art de la procrastination permet de retarder l'anxiété et le stress, et d'en diminuer le temps d'action sur l'organisme. Et une fois que nous devons passer à l'action, la petite voix dans notre tête qui nous pousse à travailler est peut-être détestable, mais efficace. Résultat : la peur de ne pas respecter la date limite stimule le système nerveux et provoque une sensation d'anxiété passagère qui nous aide à accomplir notre tâche et à la réaliser à temps.

Se concentrer

Pour éviter de vous remettre en question, procrastinez ! Vous aurez ainsi moins de temps pour douter de vous-même ou de votre travail. Le peu de temps qui vous reste pour terminer ce que vous devez faire sera un moment d'hyper-concentration sur une seule tâche. Cette technique permet d'éviter de vous éparpiller en commençant plusieurs choses à la fois sans les terminer. D'ailleurs, les personnes "multitâches" auraient tendance à commettre plus d'erreurs, et à prendre plus de temps pour arriver au même résultat que les personnes capables de se focaliser sur une seule tâche à accomplir.

Modifier le travail

Parfois, il arrive que des heures de travail se révèlent inutiles. Des éléments ont changé, et cette tâche qui semblait indispensable n'était, en réalité, pas si importante que ça. La procrastination permet d'éliminer ce risque de changement de l'équation, et pourrait même nous faire gagner du temps et des efforts dans certaines situations.

■ Guillaume Hamonic : «Non, la procrastination n'est pas une maladie !», *Le Figaro*, 25/03/2015

Aujourd'hui c'est la journée des procrastinateurs. La psychologue Catherine Brabant explique les ressorts de cette tendance qui pousse à remettre à demain ce que l'on pourrait faire aujourd'hui.

Il est 16 heures et je devrais déjà avoir fini cet article depuis longtemps. Vous aussi, vous ressentez peut-être un vide intersidéral lorsque vient le moment fatidique de vous mettre au travail. Et comme vous, de nombreux écrivains ont cette fameuse «peur de la page blanche». C'est Marcel Proust qui a popularisé l'expression dans *A la recherche du temps perdu* en décrivant ce mal qui l'avait «fait remettre de jour en jour, de mois en mois, d'année en année, l'éclaircissement de certains soupçons comme l'accomplissement de certains désirs».

Mais d'où vient cette tentation léthargique et qu'en pensent les spécialistes? Deux visions s'opposent sur l'origine de cette grosse flemme qui s'empare de nous. Cité par nos confrères du *Monde*, David d'Equainville met en scène ce mal dont il souffre dans *Demain, c'est bien aussi* et l'explique comme «une défense immunitaire face à une société extrêmement rude, un moyen positif de se défendre des assauts du monde contemporain». La procrastination serait donc une réponse naturelle, presque instinctive, à l'agression du quotidien.

Pour la psychologue Catherine Brabant, la procrastination n'est en tout cas pas une pathologie. «Elle est cognitive mais pas seulement. Ce n'est pas que du domaine de la pensée. Je vois cette attente comme une forme d'installation dans un confort de vie», explique-t-elle. «Du point de vue de l'évolution de la société, on peut constater que par rapport à la première moitié du XXème siècle, la question de survie est beaucoup moins présente. Le climat des première et deuxième guerres mondiales induisait une tension de survie qui n'est (heureusement) plus d'actualité. Si bien que les gens se sont installés dans leur zone de confort. Et qu'ils ont du mal à en sortir.» Le danger est alors de stagner dans cette «zone de confort», car si «Individuellement, personnellement», c'est une forme de défense, cette «attente peut illustrer une sorte de fuite en avant, le début de l'irresponsabilité.»

■ Fernand Sardou, *Aujourd'hui peut-être*, 1946

- 1 -

Devant ma maison y'a un pin terrible
Dont la grosse branche pourrait bien tomber
Sur mon pauvre toit quelle belle cible
Cette branche-là, je vais la couper.

Aujourd'hui peut-être ou alors demain
Ce sacré soleil me donne la flemme
Je la couperai... p'têt' après demain
Et si je peux pas la couper moi-même
Je demanderai à l'ami Tonin
Qui la coupera aussi bien lui-même
Ce n'est pas qu'on soit fainéant par ici
Mais il fait si chaud dans notre Midi.

- 2 -

J'ai de beaux lapins, des lapins superbes
Mais ils ont toujours envie de manger
Il faut tout le temps leur couper de l'herbe
Et je devrais bien leur en ramasser.

Aujourd'hui peut-être ou alors demain

Ces sacrés lapins me donnent la flemme
J'en ramasserai... p'têt' après demain
Et si je peux pas en couper moi-même
Ben... je lâcherai tous mes beaux lapins
Qui la couperont aussi bien eux-mêmes
Ce n'est pas qu'on soit fainéant par ici
Mais la terre est basse dans notre Midi.

- 3 -

Le soir de mes noces avec Thérèse
Quand on s'est trouvés tout déshabillés
En sentant frémir son beau corps de braise
Je me suis pensé: je vais l'embrasser...

Aujourd'hui peut-être ou alors demain
Moi les émotions, boudiou, ça me rend tout blême
Je demanderai... à l'ami Tonin
Qui pourra très bien l'embrasser lui-même
Mais soudain ça m'a pris au petit matin
On est déchaîné chez nous quand on aime
Et des mois après... j'avais trois petits
Nous sommes les rois dans notre Midi.

■ Fernand Sardou, *Aujourd'hui peut-être*, 1946

« Vers 1946, Fernand Sardou donne le ton avec une pochade intitulée «Aujourd'hui peut-être » qui n'est certes pas en phase avec les projets de reconstruction du pays et les « retours à la vie active » typiques des premières années suivant la fin de la seconde guerre mondiale. Trois quatrains et trois huitains de décasyllabes rimés alternent pour faire l'apologie du farniente. L'historiette racontée est roublarde. Si le héros affiche une satisfaction repue de ne rien faire alors que les choses autour de lui menacent de péricliter, la succession des événements montre que les conséquences de sa paresse pourraient devenir inquiétantes. Le conservatisme ordinaire de la chanson dite « populaire » aidant, tout est rattrapé à la fin et revient à la normale. Le rétablissement est relevé d'une fanfaronnade pittoresque susceptible d'entraîner l'adhésion et le rire. »

François Provenzano et Sarah Sindaco, *La fabrique du Français moyen: productions culturelles et imaginaire social dans la France gaullienne (1958-1981, 2009*

<https://www.youtube.com/watch?v=f317gvBq26Q>

Bénabar, « Paresseuse », 2003

Certains matins elle révise son emploi du temps
Image ce qu'elle doit faire et se dit et puis non
Elle paresse.

Au ralenti elle glisse de la cafetière à la fenêtre
Elle aimerait entendre un disque mais il faudrait le mettre
Et rien ne presse.

Mademoiselle paresse à Paris
Elle traîne elle pérégrine
Son altesse caresse aujourd'hui
L'idée d'aller à la piscine.

Elle descend dans la rue, il est 16h, elle marche lentement
Elle s'assoit sur un banc pour étudier le chemin
Le transport le plus lent.

Le métro pourquoi pas mais y a pas de grève en ce moment
Quant au bus il est trop tôt pour être bloqué dans les bouchons
Alors à quoi bon.

Mademoiselle paresse à Paris
Elle traîne elle pérégrine
Son altesse caresse aujourd'hui
L'idée d'aller à la piscine.

Le transport qu'elle préfère c'est la balançoire
On bouge d'avant en arrière en prenant du retard
Elle rallonge par le square.

C'est la fermeture quand elle arrive au guichet
Elle s'en veut de rater de si peu, à quelque minute près
Un peu plus rentrait.

Faut pas compter sur la chance, alors demain elle jure
D'évaluer mieux les distances pour être bien sûr
D'arriver en retard
Sans rien devoir au hasard.

Mademoiselle paresse à Paris
Elle traîne elle pérégrine
Son altesse caresse aujourd'hui
L'idée d'aller à la piscine.
À la piscine.

Source: LyricFind, Paroliers: Bruno Nicolini / Fabrice Ravelle-Chapuis, Paroles de Paresseuse © Universal Music Publishing Group, Sony/ATV Music Publishing LLC

**Quelques suggestions de sujets d'écriture****Synthèses**

Corpus : le stress au travail

Document A : Nicole Pénicaut, La tyrannie de la vitesse absolue, *Libération*, 23 juin 1997

Document B : Etienne Klein, *De la vitesse comme doublure du Temps*, Cairn.info, 2004

Document C : Nicole Aubert, *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, 2003

Corpus (BTS, sujet de culture générale et expression, Session 2010, Polynésie)

Document A : « L'hypervitesse, maladie du XXI^e siècle », article d'Angiola Codacci-Pisarelli, *Courrier international*, n°738-739 (23 décembre 2004)

Document B : La Fontaine, Livre VI, *Fable X*, « Le Lièvre et la Tortue » (1668)

Document C : Jean Ollivro, *Quand la vitesse change le monde* (2006)

Document D : Pierre Sansot, *Du bon usage de la lenteur* (1998)

Écriture personnelle

Sujets :

- Faut-il toujours travailler plus vite ?

- Sylvain Tesson écrit : « Le sentiment de ne plus habiter le vaisseau terrestre avec la même grâce provenait d'une trépidation générale fondée sur l'accroissement. Il y avait eu trop de tout, soudain. Trop de production, trop de mouvement, trop d'énergies. » (*Sur les chemins noirs*, 2016)

- « L'être humain perd sa santé à gagner de l'argent, par la suite il perd son argent à se refaire une santé. Il pense au futur au point d'oublier le présent, de sorte qu'il ne vit ni dans le présent, ni dans la futur. Finalement, il vit comme s'il n'allait jamais mourir et il meurt comme s'il n'avait jamais vécu.» (formule attribuée au Dalaï Lama).

- À force de gérer les fausses urgences, ne finissons-nous pas par oublier ce qui est important ?

- Plutôt que par « l'hyper vitesse » la société actuelle ne se caractériserait-elle pas par l'agitation stérile ?

- Selon vous, la lenteur est-elle un détour intéressant pour atteindre le but que l'on se fixe ? (BTS, sujet de culture générale et expression, Session 2010, Polynésie)

- A l'instar de Paul Morand (*L'homme pressé*, 1941), pensez-vous que « [L'homme pressé] gâche tout, l'amitié, l'amour, la paternité par sa hâte fébrile à précipiter le temps. » ?

- Que pensez-vous du proverbe africain « Vous avez l'heure, nous avons le temps » ?

- Pourquoi la paresse est-elle mal perçue dans nos sociétés ?

- Avons-nous raison de valoriser le travail, la performance, l'activité ?

- Doit-on se laisser aller à la procrastination ?

Art et Vitesse

■ *Fabula, La recherche en littérature, À l'épreuve, n°6, 2019* : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"

« [La] vitesse, en quelque sorte névropathique [...] emporte l'homme à travers toutes ses actions et ses distractions... Il ne peut plus tenir en place, trépidant, les nerfs tendus comme des ressorts, impatient de repartir dès qu'il est arrivé quelque part, en mal d'être ailleurs, sans cesse ailleurs, plus loin qu'ailleurs [...] Il passe en trombe, pense en trombe, sent en trombe, aime en trombe et vit en trombe. [...] Tout, autour de lui, et en lui, saute, danse, galope, est en mouvement, en mouvement inverse de son propre mouvement. Sensation douloureuse, parfois, mais forte, fantastique et grisante, comme le vertige et comme la fièvre. » (Octave Mirbeau, *La 628-E8* [1907], dans *Œuvre romanesque*, v. 3, Paris, Buchet/Chastel, 2001, p. 299.)

S'il y a bien une notion qui caractérise le monde contemporain, c'est celle de l'accélération. Du développement des chemins de fer au XIXe siècle à la prouesse du fameux Concorde à la fin du XXe siècle, la vitesse de déplacement est depuis longtemps un enjeu essentiel des innovations techniques. Cette conquête du temps et de l'espace par les transports n'est pas sans lien avec le développement des outils de communication et d'information. Les tirages massifs de la presse papier dès le XIXe, l'apparition du téléphone, l'arrivée de la radio, la démocratisation d'internet, la multiplication des supports du journalisme... les deux derniers siècles sont riches d'exemples pour nourrir une rétrospective sur l'accélération des échanges. Déjà dans les années 1990, Marc Augé soulignait l'extrême célérité des transformations du monde contemporain et lui donnait le nom de surmodernité. Alors que la planète semblait se rétrécir tant il était devenu facile de se procurer des marchandises venues des quatre coins du globe, l'excès d'informations contribuait à multiplier les événements et à modifier notre perception du temps. Marc Augé notait ainsi que la surabondance – événementielle, spatiale et matérielle – donnait la sensation d'une accélération de l'histoire. Plus de vingt ans après, la mondialisation s'est encore intensifiée à tel point que Michel Lussault appelle de nouvelles notions – globalisation, hyperspatialité, surcumul – pour réactualiser les propos de Marc Augé et renouveler une réflexion sur l'accélération du monde. Le quotidien des grandes villes s'est transformé, il n'est plus un recoin qui ne soit hyper-connecté si bien qu'il est possible aujourd'hui d'annihiler le moindre temps mort en rentabilisant chaque minute. En tout lieu et à toute heure, la vitesse de notre société se traduit par la généralisation de l'instantané ; nous pouvons contacter quelqu'un à des milliers de kilomètres, suivre en direct un événement lointain, transférer en quelques secondes des documents ou de l'argent à l'étranger... et nous sommes des millions en même temps à faire l'expérience troublante de cette illusion d'ubiquité.

Formes et poétiques de l'accélération

L'accélération comme sujet

Il serait naïf de penser que la vitesse et l'accélération ne seraient apparues dans les œuvres artistiques qu'à partir des révolutions industrielles des siècles modernes. De tout temps, l'homme a inventé des figures, des héros capables de vitesse, il suffit de penser au cheval de Ramsès II lancé au galop dans les représentations de la bataille de Qadesh des temples égyptiens.



Bataille de Qadesh, Wikipédia

■ *Beaux-Arts Magazine, N°422, juin 2018*

La photo-finish de Géricault, Par Louvre - Ravioli le 16 juin 2018

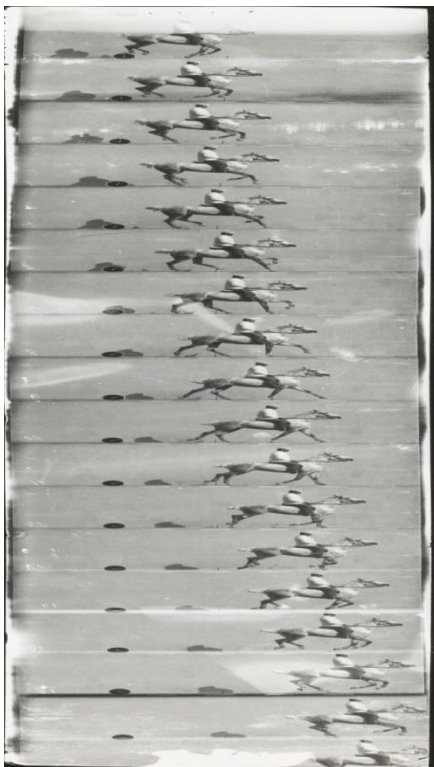
Pour lui, l'art est un bon plat à partager. Blogueur au regard libre et curieux, Louvre-Ravioli (aka François Bénard) s'invite parmi les chefs-d'œuvre de l'histoire de l'art. Il se lance aujourd'hui dans la Course de chevaux de Géricault, une œuvre actuellement présentée dans la salle du Jeu de Paume du Domaine de Chantilly, à l'occasion de l'exposition « Peindre les courses ». En selle !



Théodore Géricault, Course de chevaux dit Le Derby de 1821 à Epsom, 1821, Huile sur toile • 92 x 122 cm • Coll. musée du Louvre, Paris • © Bridgeman Images

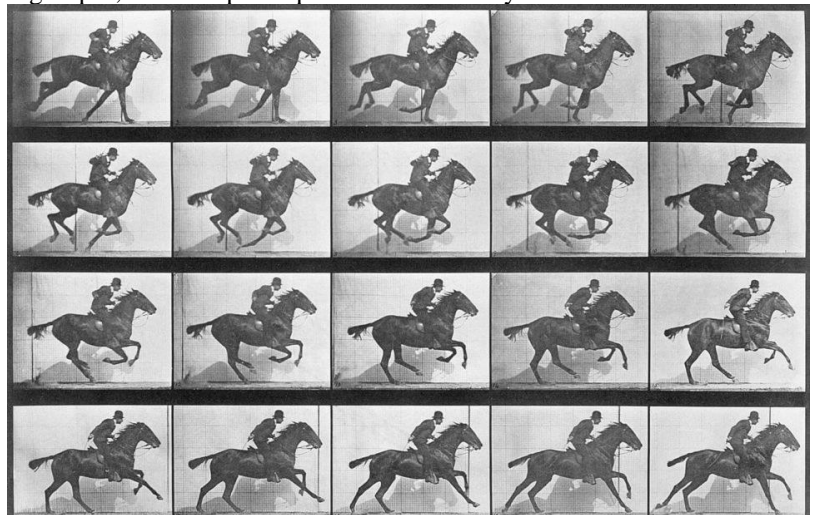
Le top départ d'Epsom vient d'être donné. Cette course contre la montre voit s'affronter de jeunes purs-sangs qui fument sur deux kilomètres. Il est encore trop tôt pour connaître le vainqueur mais déjà, la tension est palpable. Entre le crépitement des cravaches, l'orage qui se prépare et le sol tambouriné par les sabots survoltés, l'ambiance gronde. **Géricault choisit de peindre un instant suspendu.** Agrippés aux brides, les jockeys fusionnent avec leur monture qui file le long de la ligne d'horizon. Etirés comme des lévriers, les chevaux vont si vite qu'ils ne touchent pas le sol.

Cette course folle mènera la toile au Louvre en 1866. Parmi les visiteurs du musée, il en est un qui scrute le derby avec ses jumelles de scientifique. Il s'agit du **physiologiste Étienne-Jules Marey**. En 1886, l'inventeur de la chronophotographie s'interroge: comment les chevaux de Géricault peuvent-ils conserver leurs quatre fers en l'air lors de la phase d'extension du galop ? Marey en est persuadé, l'animal doit avoir un pied au sol à cet instant précis. Lui qui sait figer les instants d'un mouvement va prendre en rafale les images de chevaux.



Jules Etienne Marey, Cheval Bixio, monté, au galop, vers 1890, Épreuve argentique • 56 × 9,2 cm • Coll. ENSBA, Paris • © Beaux-Arts de Paris, Dist. RMN-Grand Palais / image Beaux-arts de Paris

Le travail de Marey ne convainc pas ses collègues en blouse blanche, trop habitués aux quatre pattes en l'air. Intrigué par la controverse, un autre savant entre en lice : Eadweard Muybridge. Il se joint à la polémique en alignant douze chambres photographiques sur le côté d'une piste où s'élançait un cheval au galop. Des ficelles tendues sur le passage de l'animal déclenchent l'ouverture d'obturateurs. La série obtenue est formelle : dans ses positions en extension, le cheval conserve toujours un ou deux pieds au sol. À contrario, dans la phase la plus regroupée, ses deux pieds quittent le sol. Marey avait raison.



Eadweard Muybridge, Le galop d'Annie G. (Animal locomotion), 1887Photo noir et blanc • Coll. particulière • © The Stapleton Collection / Bridgeman Images

Dans les prochaines décennies, la science va bousculer les arts. L'optique révélera l'impressionnisme, la mécanique déblocquera le rayonnisme, la psychanalyse décoinçera le surréalisme... Désormais, les « isme » permettront de mieux appréhender les phénomènes naturels. Pour autant, les artistes ne chercheront pas à traduire une exacte réalité – invisible pour l'œil – sinon de projeter les interprétations imparfaites du regard pour recréer la sensation. Sans même avoir les données de Muybridge, la science de Géricault lui permet de nous faire vivre la course et c'est bien là l'essentiel. **Finalement, peu importe la réalité pourvu qu'on ait la vitesse.**

■ **Fabula, La recherche en littérature, À l'épreuve, n°6, 2019 : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"**

Objet fantasmagorique de puissance, la vitesse est d'abord une performance intrinsèquement liée à l'idée de progrès. La surprise d'un Nerval dans son poème «Le Réveil en voiture» face à ce paysage nouveau qui défile sous ses yeux a nourri la part de fascination des hommes pour la célérité.

■ **Gérard de Nerval, « Le Réveil en voiture », 1832**

Voici ce que je vis : Les arbres sur ma route
Fuyaient mêlés, ainsi qu'une armée en déroute,
Et sous moi, comme ému par les vents soulevés,
Le sol roulait des flots de glèbe et de pavés !

Des clochers conduisaient parmi les plaines vertes
Leurs hameaux aux maisons de plâtre, recouvertes
En tuiles, qui trottaient ainsi que des troupeaux
De moutons blancs, marqués en rouge sur le dos !

Et les monts enivrés chancelaient, – la rivière
Comme un serpent boa, sur la vallée entière
Étendu, s'élançait pour les entortiller...
– J'étais en poste, moi, venant de m'éveiller !

Entre rêve et réalité, la vitesse devient un idéal qu'il s'agit de pouvoir décrire et représenter. Mais les accélérations technologiques et médiatiques des deux derniers siècles ne vont pas sans questionnements. La foi pour le progrès est mise en doute, notamment par les œuvres d'anticipations qui fleurissent au XIXe siècle. Quelles sont les évolutions dans les représentations de la vitesse et de l'accélération dans les œuvres ? Quel rapport l'Art entretient-il avec l'idée de progrès induite dans ces deux notions ? En somme, quels discours accompagnent la vitesse et l'accélération comme pratique et comme notion abstraite ? À l'heure d'une urgence climatique, la thématique de la célérité devient par exemple une question éthique et politique : le projet Ice Watch5 reposant sur une installation de blocs de glace en plein cœur de Katowice et de Londres de l'artiste Olafur Eliasson et du géologue Minik Rosing à l'occasion de la dernière COP24, fait voir en acte une fonte accélérée et spectaculaire de la glace. Entre fascination et dénonciation, la célérité comme sujet révèle notre rapport complexe à ces notions qui, touchant aux questions du temps et de la durée, interrogent non seulement nos sociétés mais encore notre propre condition humaine.

« **La beauté de la vitesse** » : l'esthétique de la célérité

Mais la vitesse et l'accélération sont avant tout un procédé, une pratique. Par leur place prépondérante dans les sociétés modernes, ces deux notions ont inspiré des pratiques artistiques, des poétiques et des esthétiques nouvelles. William Turner, avec Pluie, vapeur et vitesse, s'approprie les thèmes nouveaux de l'industrie pour créer une esthétique où les formes et les couleurs perdent leurs contours et font voir la vie à grande vitesse.



■ **Joseph Mallord William Turner, Pluie, Vapeur et Vitesse** - Le Grand Chemin de fer de l'Ouest, ou en anglais Rain, Steam and Speed - The Great Western, 1844. (Wikipédia)

■ Exemples : La vitesse dans *La 628-E8* de Mirbeau (1907) et *L'homme pressé* de Paul Morand (1941), Jelena Novaković, p. 255-267

L'Europe en automobile, Éléonore Reverzy, Guy Ducrey

Au début du XX^e siècle, au moment où Einstein expose sa théorie de la relativité en prenant pour exemple des trains en mouvement, les moyens de transport, tels le train, l'auto ou l'avion, dont la vitesse augmente de plus en plus grâce au progrès technique, se présentent non seulement comme des symboles de la modernité, mais aussi comme des véhicules de la force et de l'énergie vitale. Leur dynamisme se projette sur le paysage et rend possible une nouvelle perception de la réalité, qui met en question la vision existante de l'homme et du monde. Aussi deviennent-ils des objets préférés de la littérature et de l'art. « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse », déclare Marinetti dans son manifeste du futurisme (1909) (Cité d'après Giovanni LISTA, *Futurisme, Manifestes, Documents, Proclamations, L'Âge d'Homme*, 1973).

Les artistes et les poètes s'efforcent de saisir cette nouvelle beauté par des moyens qui leur sont propres : « Nous voulons chanter l'homme qui tient le volant, dont la tige idéale traverse la terre, lancée elle-même sur le circuit de son orbite », dit encore Marinetti, qui oppose la « pureté » de la vitesse à l'« immondice » de la lenteur et qui présente cette opposition comme une nouvelle forme de l'opposition traditionnelle du Bien et du Mal (Cité d'après Giovanni LISTA, *Futurisme, Manifestes, Documents, Proclamations, L'Âge d'Homme*, 1973). Le sujet parlant se trouve, soit à l'extérieur du véhicule, qu'il observe dans son mouvement – et alors « une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive » semble « plus belle que la *Victoire de Samothrace* », pour citer Marinetti une troisième fois –, soit à l'intérieur de celui-ci, d'où il observe le monde extérieur, en se déplaçant rapidement et en y projetant le mouvement dont il est affecté, comme c'est bien le cas dans des poèmes et des textes en prose de plusieurs auteurs de cette période, tels Proust, Cendrars, Mirbeau, Maeterlinck, Morand (Voir à ce sujet Claude PICHOS *Littérature et Progrès. Vitesse et vision du monde*, Neuchâtel, La Baconnière, 1973, et Michel BLAY, *L'Homme sans repos*, Armand Colin, 2002). « Le paysage ne m'intéresse plus/Mais la danse du paysage », dit Cendrars dans le poème « Ma danse », Blaise CENDRARS, *Du monde entier au cœur du monde. Poésies complètes*, Gallimard, 2006, p. 100.

C'est la fonction de la vitesse dans *La 628-E8* de Mirbeau (1907) et *L'Homme pressé* de Paul Morand (1941) que nous nous proposons d'examiner. Il s'agit de deux œuvres tout à fait différentes, publiées à un intervalle de plus de trente ans, mais qui expriment cette obsession de la vitesse qui marque la littérature française et européenne de la première moitié du xx^e siècle.

La 628-E8, dont le titre reproduit le numéro d'immatriculation de la voiture de Mirbeau achetée en 1902 et qui est dédié à son constructeur Fernand Charron, est, comme le dit l'auteur lui-même, « le journal » d'un voyage en automobile « à travers un peu de la France, de la Belgique, de la Hollande, de l'Allemagne », qu'il a accompli en 1905 et qui était à la fois, et surtout, un voyage « à travers un peu de moi-même ». C'est une sorte d'autofiction sous forme de notes de voyage, genre littéraire qui, selon Mirbeau, convient le mieux à son époque.

L'Homme pressé est un roman, avec un héros, Pierre Niox, placé au centre de l'action, et avec un narrateur anonyme qui raconte son histoire. Écrit pendant que Morand était immobilisé par l'Occupation, ce qui lui a rendu possible le réexamen de sa vie et de ses idées, ce roman est une réflexion sur les dangers de la vitesse en tant que mode de vie, surtout si elle est exagérée. « J'avais toujours pensé, en voyant ces foules graves fatiguées que sont les gens des villes modernes, que la vitesse était un élément qui avait en partie échappé à Balzac quand il avait fait ses magnifiques fresques de Paris que sont *La Fille aux yeux d'or* ou bien la fin du *Père Goriot*. La vitesse est une espèce de cancer de l'époque. On a vu depuis les désastres et les ravages de l'infarctus ; *L'Homme pressé*, c'est le roman de l'infarctus », dit Morand dans un entretien (Pierre-André BOUTANG et Jean-José MARCHAND, *Entretiens avec Paul Morand*, La Table Ronde, 1990)

Impressions produites par la vitesse

Les deux auteurs décrivent les impressions visuelles provoquées par la vitesse qui confère au paysage la mobilité dont le voyageur est affecté et qui entraîne des changements rapides de perspective, quand on découvre le monde dans ses perpétuelles transformations. Le sujet parlant observe le monde extérieur et projette son mouvement sur lui :

Maintenant, je vois les bandes des cultures virer... La plaine paraît mouvante, tumultueuse, paraît soulevée en énormes houles, comme une mer. Que dis-je ?...La plaine paraît folle de terreur hallucinée... Elle galope et bondit, s'effondre tout à coup dans les abîmes, puis remonte et s'élance dans le ciel... Et elle tourne, tourne, entraînant dans une danse giratoire ses longues écharpes vertes, et ses voiles dorés... Les arbres, à peine atteints, fuient en tous sens, comme des soldats pris de panique... (*La 628-E8*, p. 421)

De l'auto, c'est à peine si on a le loisir de comparer entre eux les feuillages différents. Et l'on ne voit pas les fleurs des haies... et l'on ne se souvient pas des histoires de M. André Theuriet... Ces arbres qui fuient, ce sont des arbres, sans plus... et ils galopent, galopent » (p. 423).

[Les arbres] accourent vers nous, se précipitent vers nous, dans un vertige. On dirait – tellement ils ont peur et ne savent plus ce qu'ils font – qu'ils vont entrer dans la voiture et la traverser. Ils ont tellement peur qu'ils ne sont même

plus de la matière : ils sont devenus des reflets, des ombres, et qui galopent. La plaine aussi s'immatérialise, emportée dans un galop surnaturel » (p. 423-424).

Perçus du point de vue mouvant que constitue un moyen de transport en marche, les éléments du paysage s'animent d'une vie agitée et désordonnée, « la vie de partout se précipite, se bouscule, animée d'un mouvement fou, d'un mouvement de charge de cavalerie et disparaît cinématographiquement, comme les arbres, les haies les murs, les silhouettes qui bordent la route » (p. 299). Entraîné dans le vertige des sensations nouvelles produites par la course fiévreuse, le monde semble ondoyant, tumultueux, comme en proie à la démence et à une « terreur hallucinée », les arbres se transforment en soldats qui fuient en panique.

La vitesse détruit les formes et les structures, en créant un monde surréel où on ne fait plus la différence entre le réel et l'imaginaire, entre ce qui relève de la perception et ce qui est le produit de l'illusion d'optique ou de l'hallucination. « Il y a des moments où, le plus sérieusement du monde, je me demande quelle est, en tout ceci, la part du rêve, et quelle, la part de la réalité. Je n'en sais rien. L'automobile a cela d'affolant qu'on n'en sait rien, qu'on n'en peut rien savoir », dit le narrateur (p. 295). Devant lui, les distances s'annulent, « on part pour Bordeaux et [...] le soir, on est à Lille. D'ailleurs, Lille ou Bordeaux, Florence ou Berlin, Buda-Pesth ou Madrid, Montpellier ou Pontarlier..., qu'est-ce que cela fait ? » (*ibid.*). Les cadres de la perception se désagrègent, le paysage se décompose au rythme du véhicule, ses formes se perdent, ses couleurs s'estompent et ses lignes s'enchevêtrent pour s'immatérialiser et se transformer en reflets changeants et insaisissables, en une suite d'images fugitives dont la succession vertigineuse prend parfois un aspect agressif, en « fouettant » le visage du voyageur.

Les arbres en marche, qui semblent devenir le lieu commun dans les évocations de la vitesse, apparaissent aussi dans *L'Homme pressé* : « L'autre jour, un train démarrait. "Ah, cria à côté de moi un enfant, voilà les arbres qui marchent!" Ainsi de l'autre vie: ce sera au tour des choses immobiles à se mettre à marcher», se dit Pierre Niox. Cette impression, produite par le déplacement rapide, prend parfois un aspect violent et agressif, exprimé par l'image du coup de poing : « On est si près des maisons qu'on reçoit toutes les fenêtres en pleine face comme autant de coups de poing ». (Paul Morand, *Romans*, Gallimard, coll.)

L'effet de la vitesse est parfois inverse. Quand Pierre Niox ne voit pas les objets du paysage que le véhicule longe, il ne se rend pas compte de la rapidité de son mouvement : « Le train express marchait à plus rapide allure que la rame omnibus, mais comme il ne frôlait plus les maisons, on ne s'en apercevait pas. Pierre s'amusa de cette illusion d'aller plus lentement en allant plus vite ». Au train et à l'automobile se rattache l'avion dont la vitesse grandit et se combine avec l'ascension. Le point de vue se déplace en suivant un double changement de position, qui va à la fois dans la direction horizontale et dans la direction verticale. Vue de l'avion, la terre n'est plus qu'une petite balle qui semble immobile. La prise de distance ouvre une nouvelle perspective et donne la possibilité à Pierre, non seulement de se rendre compte de la relativité de la vitesse elle-même, dont la perception change à mesure qu'elle augmente, mais aussi de la considérer comme une manière de vivre qui lui est propre :

C'est vraiment curieux, pensait Pierre : j'ai pris successivement un omnibus, un express, une auto rapide et un avion dernier cri, c'est-à-dire que j'ai chaque fois augmenté l'allure et plus je file, plus les choses paraissent s'immobiliser. Nous faisons du cinq cents à l'heure, et il me semble que ça n'avance plus. [...] Sans doute ne voyais-je l'univers sous son aspect tumultueux que parce que j'avais le nez dessus. On ne va vite qu'à ras du sol. Dès que je prends du recul pour regarder ma vieille planète, elle me paraît morte. La vitesse, c'est un mot inventé par le ver de terre. (p. 619)

Dans les œuvres de Morand, les évocations des effets de la vitesse sur l'observateur sont beaucoup plus brèves que dans *La 628-E8*. Mirbeau insiste sur la dissolution des formes, produite par la vitesse, et sur l'état d'esprit du voyageur, qui semble pris par l'enthousiasme et entraîné dans un vertige, tandis que Morand constate tout simplement les faits : « D'un paysage vu à 500 à l'heure, que reste-t-il ? Rien ; les premiers et les seconds plans sont supprimés ; au-delà du 300^e de seconde, les appareils photographiques eux-mêmes défont », dit-il dans son essai « De la vitesse », en soulignant, lui aussi, **la destruction des formes et des structures produite par la vitesse, mais sans entreprendre une description détaillée de ses impressions. Ce procédé littéraire convient bien au héros de son roman, qui est trop « pressé » pour pouvoir s'attarder longtemps sur les effets de sa hâte.**

Vitesse extérieure et vitesse intérieure

Dans *La 628-E8*, la notion de vitesse est liée à la notion de liberté. La vitesse affranchit le voyageur des contraintes de la raison et fait apparaître les instincts refoulés, les forces irrationnelles qui sont celles de la vie même, en provoquant une excitation de l'esprit et des sens et une exaltation :

Plus loin, il déclare qu'il connaît mal les ballons et qu'ils « font encore trop songer aux bêtes. Le goût que j'ai pour l'auto, sœur moins gentille et plus savante de la barque, pour le patin, pour la balançoire, pour les ballons, pour la fièvre aussi quelquefois, pour tout ce qui m'élève et m'emporte, très vite, ailleurs, plus loin, plus haut, toujours plus haut et toujours plus loin, au-delà de moi-même, tous ces goûts-là sont étroitement parents... Ils ont leur commune origine dans cet instinct, réfréné par notre civilisation, qui nous pousse à participer aux rythmes de toute la vie, de la vie libre, ardente, et vague, vague, hélas ! comme nos désirs et nos destinées... (p. 386)

Mirbeau aime surtout les moyens de transport « libres », c'est-à-dire ceux qui ne sont pas soumis à des horaires « tyranniques » (p. 300) et à des voies déterminées, sans possibilité de changement. Aux chemins de fer, « qui ont leurs

voies prisonnières, toujours pareilles », « qui ne traversent réellement pas les pays, ne vous mettent point en communication directe avec leurs habitants » (p. 287), et à la locomotive, qui est « sans fantaisie, sans grâce, sans personnalité, trop asservie aux rails, trop esclave des stupides horaires et des règlements tyranniques » (p. 386), il préfère l'automobile que l'homme a douée de « la vertu de se mouvoir librement, à l'heure de son besoin, à la minute même de son caprice » (p. 387), et qu'il transforme en personnage principal de son livre.

Dans *L'Homme pressé*, la vitesse apparaît surtout comme un besoin intérieur irrésistible, qui transforme l'instantanéité en un dogme, un état névrotique qui ne trouve dans le monde extérieur que sa confirmation. La course apparente des arbres et des maisons, ou des rails électriques, n'est qu'une projection de cet élan :

Pierre est assis sans rien faire, mais il éprouve la sensation d'agir. Ces fenêtres, leur course précipitée lui semblent les moments d'une vie qui ne reviendront jamais. Les rails électriques le tirent en avant avec la même impérieuse invite que la logique qui le précipite dans l'avenir. Se tempérer ? Jamais ! Que les autres s'empêtrent dans leur labyrinthe individuel, qu'ils s'entortillent et s'endorment dans leurs marches et contremarches, lui se sait étreint par une puissance que justifie une nécessité suprême.

À la différence du narrateur de *La 628-E8*, qui privilégie l'auto, Pierre Niox apprécie tous les moyens de transport qui rendent possible le déplacement rapide d'un endroit à un autre, et l'automobile n'est qu'un des moyens utilisés par « l'homme pressé » dans sa course à travers le monde et à travers la vie. **Si, dans ce roman, l'automobile apparaît parfois comme la source d'une nouvelle poésie, par exemple, lorsque, pendant la nuit, ses phares allumés transforment « la crypte nocturne » de la forêt en « un merveilleux palais blanc » (p. 472), c'est le narrateur anonyme qui remarque cette transformation, et non le héros, qui est trop préoccupé par son action et qui ne pense qu'au moment où il sera arrivé à sa destination.**

Mais, dans les deux œuvres, la vitesse extérieure est liée à une vitesse intérieure, qui se transforme en une névrose, voire en une maladie mentale. En conduisant toujours ailleurs, la vitesse impose non seulement une nouvelle vision du monde, mais aussi une nouvelle manière de vivre : « Je conduis ma journée à la vitesse du chemin de fer aérien, /j'invite mes amis par le mégaphone,/je déjeune debout », dit Morand dans le poème « Business ».

■ **Paul Morand, « Business », *Poèmes*, 1928**

5000 dollars
à qui prouvera
qu'on peut faire entendre un mot dans l'usine
à l'heure où l'on forge les chaudières tubulaires.
Les châssis s'envolent, suspendus :
le crâne éclate
sur les marteaux-pilons.
J'aime ça.
Je conduis ma journée à la vitesse du chemin de fer aérien,
j'invite mes amis par le mégaphone,
je déjeune debout,
les cours de la Bourse se dévident sur le plancher ;
le métropolitain me tremble dans les jambes.
J'aime ça.
Pendant ce temps,
sur un noir divan,
une femme tend ses seins à une amie.

Le voyageur de Mirbeau constate que la vitesse du véhicule, « la vitesse mécanique qui emporte la machine sur les routes, à travers pays et pays », est moins importante qu'une vitesse tout intérieure qui en est la conséquence et qui prend parfois un aspect presque pathologique, « la vitesse, en quelque sorte névropathique, qui emporte l'homme à travers toutes ses actions et ses distractions » (p. 299). Ce qui est affecté par la vitesse, ce n'est pas seulement le paysage, qui apparaît sous des aspects inouïs, mais aussi le voyageur lui-même, qui est « impatient de repartir dès qu'il est arrivé quelque part, en mal d'être ailleurs, sans cesse ailleurs, plus loin qu'ailleurs », dont le « cerveau est une piste sans fin où pensées, images, sensations ronflent et roulent à raison de cent kilomètres à l'heure » qui « passe en trombe, pense en trombe, sent en trombe, aime en trombe, vit en trombe », et pour lequel cent kilomètres représentent « l'étalon de son activité » (*ibid*).

Entre le conducteur et son engin s'établissent des échanges. Le moteur de l'automobile se transforme en un « admirable organisme », « avec ses poumons et son cœur d'acier, son système vasculaire de caoutchouc et de cuivre, son innervation électrique » (p. 290), et le voyageur en une machine aux « nerfs tendus comme des ressorts » (p. 299) et dont les « reins ont des élasticités de caoutchouc neuf » (p. 300). L'être s'identifie à son action et à un mouvement fiévreux qui l'entraîne toujours vers le futur. « M'en aller, m'en aller... Oh ! m'en aller... [...] Ah ! comment faire pour

attendre à demain ? Car je sens que je ne dormirais pas... Malgré le calme de cet hôtel, tous mes nerfs vibrent et trépident », note le narrateur (p. 303), impatient de quitter Amsterdam, après avoir décidé soudain de revenir à Paris. **De ce point de vue, le journal de ce voyage se présente comme « le journal d'un malade » et « d'un fou » (p. 296) et l'automobile comme une projection et comme un symbole de la névrose de l'homme moderne.**

Cette névrose atteint son point extrême dans *L'Homme pressé*, dont elle est le sujet principal. Pierre Niox vit dans une hâte inhumaine provoquée par son besoin irrésistible d'accélérer le cours de la vie, en gâchant tout, ses amitiés, ses amours, sa paternité, ses rapports aux autres, toute sa vie, en se consumant lui-même et en consumant son entourage par sa course insensée. Il se définit lui-même comme « celui qui sera », il est « toujours dans le lendemain » (p. 487), en proie à une agitation constante qui le pousse à tout faire « vite et mal » (p. 475) :

Moi, j'ai l'impression de vivre une chute, comme dans les rêves ; je suis, en naissant, tombé d'un toit et je vois défiler les étages et se rapprocher terriblement le rez-de-chaussée. Je pense que la vitesse est la forme moderne de la pesanteur et je sais que j'obéis à l'impulsion vraie de l'univers et je suis seul à sentir que j'y obéis. Pourquoi changer ? Pourquoi changerais-je, puisque l'erreur n'est pas chez moi ? (p. 456)

Même la vie en Amérique, « pays découvert par des gens qui avaient le diable au corps » et qui est devenu le synonyme de la vitesse, lui semble trop lente, elle « n'est plus que blocage, vacances, grèves, badauderies », et les Américains apparaissent à ses yeux comme des « flemmards » (p. 615). Dans sa hâte fébrile, il réussit même à mettre en mouvement et à déplacer le symbole de la persistance et de la durée séculaire qu'est le cloître du Mas Vieux, qu'il achète et qui sera transporté à Chicago.

Sa hâte ne provient ni d'une croyance au progrès, ni d'une sagesse fondée sur le *carpe diem* horacien. Il n'est ni jouisseur, ni dégustateur. D'ailleurs il ne se pose jamais ces questions. Sa hâte n'est pas non plus une forme de fuite : « En allant si vite, fuyez-vous ou poursuivez-vous ? », lui demande Regencrantz. « Si je fuis, qu'est-ce que je peux bien fuir ? », répond-il (p. 515). Ce qui le pousse à brûler la vie par les deux bouts, c'est, comme il le dit lui-même, « le vent », c'est-à-dire son « élan vital » (p. 747), et cet élan est, comme le constate Morand dans « Méditation sur la vitesse par le directeur de l'O.A.T. », « un élan abstrait, vide comme l'égoïsme, ne se nourrissant que de son être », « le repliement suprême, la solitude, la nuit ». Il s'agit d'un penchant naturel, d'un rythme intérieur, d'une projection à l'extérieur d'un état interne, qui se présente comme « une malédiction », comme le constate sa femme Hedwige.

« Ce n'est pas en vertu d'une sagesse apprise que je vais vite, mais en fonction d'un instinct. La seule explication c'est que je possède un don fatal, comme disaient les romantiques, celui de la mobilité. Une malédiction veut que je sois lancé au galop dans un univers qui trotte, dit-il » (p. 454). Il ne vit que dans la mesure où il peut suivre le rythme vertigineux et insensé que lui impose son besoin d'être toujours « dans l'instant suivant » :

Je n'existe pas, je préexiste ; je suis un homme antidaté ; non, je ne suis pas un homme, je suis un moment !

À partir du moment où il est obligé de ralentir sa course, il s'enfonce dans une léthargie et une apathie qui mènent vers la mort. Obligé de renoncer à l'action, de ne plus vivre dans l'avenir, mais dans le présent, et lentement, il a l'impression d'avoir été « opéré » de lui-même. Et au moment où il a l'occasion de voir son enfant, qu'il a si impatientement attendu, il n'en a plus envie et il y renonce.

Mauvais effets de la vitesse

Dans *La 628-E8*, la vitesse est surtout une manifestation du progrès que Mirbeau vante, tout en montrant également ses mauvais effets. « L'automobilisme est un progrès, peut-être le plus grand progrès de ces temps admirables », constate-t-il. La vitesse du mouvement unit les points éloignés de l'espace et permet un essor économique, mais, quand on est en automobile, « entraîné par la vitesse, gagné par le vertige », tous les « sentiments humanitaires s'oblitérent » (p. 505). Si Marinetti célèbre « la beauté de la vitesse » en présentant, dans le prologue à son « Manifeste du futurisme », la genèse de ce mouvement comme un mythe construit autour d'un accident de voiture qu'il a eu en 1908 et qui a failli lui coûter la vie, pour Mirbeau, les accidents souvent mortels que la vitesse entraîne sont le prétexte à une réflexion sur le progrès contre lequel il porte une condamnation morale. Le progrès « ne s'établit jamais dans le monde, sans qu'il en coûte quelques vies humaines » (p. 507), constate le narrateur après avoir appris qu'un automobiliste avait écrasé une fille. Il rejette le progrès au prix de la vie et de la souffrance des autres, en disant avec une ironie acerbe :

N'est-ce pas la chose la plus déconcertante, la plus décourageante, la plus irritante que cette obstination rétrograde des villageois, dont j'écrase les poules, les chiens, quelquefois les enfants, à ne pas vouloir comprendre que je suis le Progrès et que je travaille pour le bonheur universel?

La condamnation morale du progrès ne diminue pas pourtant l'exaltation de la vitesse qui marque *La 628-E8*, œuvre considérée aussi, dans une certaine mesure, comme une préfiguration du futurisme. Quant à *L'Homme pressé*, ce roman paraît au moment où cette exaltation a perdu de son intensité et où l'homme pressé qu'était Paul Morand lui-même semble fatigué. Il est avant tout une critique des côtés exagérés de la vitesse, transformée en une manière de vivre. Le besoin de tout faire « vite et mal » perturbe les rapports que Pierre Niox entretient avec son entourage et le met en conflit avec les autres, qui se présentent comme des incarnations de tendances opposées : avec sa femme Hedwige, qui représente la lenteur, mais aussi la voix du bon sens, et qui lui donne une « impression sédative » car, en sa

présence, Pierre s'efforce de se modérer et de se contrôler; avec les autres membres de la famille Boisrosé, qui n'ont pas la notion du temps et que le docteur Regencrantz qualifie de « végétaux », aussi bien qu'avec le docteur Regencrantz lui-même, qui incarne le rythme naturel de la vie. Regencrantz pourrait être considéré comme un porte-parole de l'auteur, qui a lui-même évolué, amateur de la vitesse devenu son critique. Faute de pouvoir supporter le rythme foudroyant de Pierre, ses amis, son servent, sa femme, et même son chat, finissent par le quitter. Pierre Niox est condamné à la solitude: « **Qu'est-ce que la vitesse sinon une course gagnée dont la solitude est le prix. [...] j'ai résisté mieux que les autres à cette pression invisible qui s'infiltré en nous et qui s'appelle la lenteur. Je suis un spectacle sportif** », pense-t-il (p. 513).

■ Vitesse et écriture

La vitesse semble déterminer, dans une certaine mesure et de différentes façons, l'écriture de Mirbeau et de Morand.

Dès le début de *La 628-E8*, le narrateur nous annonce que, en conduisant son automobile, il s'engage dans une double aventure, intérieure et extérieure, dans un double voyage qui le mène non seulement à travers les espaces du monde extérieur, « de la plaine à la montagne, de la montagne à la mer, à travers des formes infinies, des paysages contrastés du pittoresque qui se renouvelle sans cesse », ou « à travers des mœurs cachées, des idées en travail, à travers l'histoire, notre histoire vivante d'aujourd'hui », mais aussi à travers les paysages intérieurs de son propre être. Son voyage est aussi « un engourdissement, un sommeil que peuplent les songes heureux » (p. 397). La vitesse de son automobile lui permet de rapprocher des choses éloignées ou, comme l'annonce Marinetti, « d'embrasser et de comparer rapidement différents points de la terre, en faisant ainsi mécaniquement le travail de l'analogie poétique ».

Ce rapprochement se déroule non seulement dans l'espace physique qu'il traverse, mais aussi dans l'espace mental et au niveau de l'écriture elle-même. **Le narrateur interrompt souvent le fil chronologique des impressions produites par les spectacles extérieurs, pour exprimer ses réflexions personnelles, pour raconter ses souvenirs et ses rêves et il introduit dans son récit, sans essayer de légitimer leur présence, des passages qui n'ont aucun rapport avec les lieux qu'il traverse. Ce qui fait l'unité de l'œuvre, c'est la personnalité du sujet parlant pour lequel le voyage en automobile est un prétexte pour traiter des sujets qui le préoccupent.** Comme l'a remarqué Pierre Michel, dans *La 628-E8*, Mirbeau a réalisé, en se servant de mots, « la synthèse de ce que Monet et Van Gogh réalisaient au moyen des couleurs », en combinant à sa manière « l'impressionnisme classique et équilibré de l'un et l'expressionnisme échevelé de l'autre ». ***La 628-E8* se présente comme un de ces « livres d'idées pures et de sensations, sans le cadre du roman » qu'il a annoncés dans une de ses lettres, en exprimant son « dégoût » du genre romanesque, qui lui semblait, de plus en plus, « inférieur » comme manière d'expression.**

Le roman ne convient pas beaucoup à une époque de vitesse. Aussi Paul Morand lui préfère-t-il la nouvelle dont l'écriture demande beaucoup moins de temps et qui lui semble plus qualifiée pour présenter la réalité. *L'Homme pressé* n'est pas un roman psychologique. Pierre Niox ne ressemble pas à ces personnages de romans que l'auteur présente à ses lecteurs pour les laisser vivre ensuite leur existence autonome. Ce qu'on retient de lui, c'est moins son allure extérieure, d'ailleurs très brièvement décrite, que ces actions, qui expriment son obsession de la vitesse et avec lesquelles il se confond totalement. L'image de Pierre qui s'impose à sa femme Hedwige, aussi bien qu'au lecteur lui-même, c'est Pierre « massacrant inutilement les choses, les amitiés, les boîtes de chocolats », « précipité à la poursuite de qui ? de quoi ? ». Mais cette image se dérobe, elle aussi, et Hedwige ne voit plus « qu'un graphique, qu'une épure de machine, un robot à cent bras coudés qui tournoyait dans la chambre, happant les objets, les broyant, la happant elle-même, la faisant tournoyer, la mettant en danger, elle et l'enfant ».

Pierre Niox est donc moins un type que l'incarnation d'une idée, l'incarnation de la vitesse, de même que M. Teste de Valéry est l'incarnation de l'intellect. Et, de même que la perfection intellectuelle surhumaine de M. Teste a son pendant dans Madame Émilie Teste, qui représente la mesure humaine, et qui l'admire tout en souffrant à cause de lui, **Pierre Niox a son pendant dans sa femme Hedwige, mais aussi dans les autres personnages du roman, qui représentent de différentes façons soit la lenteur, soit la mesure humaine de la vitesse.**

■ Conclusion : ambiguïté de la vitesse

Mirbeau et Morand expriment de différentes façons cet enthousiasme de la vitesse qui caractérise l'art et la littérature de la première moitié du XX^e siècle. **De la manière dont ces deux auteurs traitent de ce thème se dégage l'idée que l'homme trouve dans la vitesse la possibilité non seulement de voir le monde et lui-même sous un nouvel aspect, mais aussi de le maîtriser et de le posséder et de s'échapper de sa condition mortelle, en s'affranchissant des contraintes de la vie de tous les jours et en s'arrachant aux asservissements du temps et de l'espace.** « L'automobile, c'est aussi la déformation de la vitesse, le continuel rebondissement sur soi-même, c'est le vertige », lisons-nous dans *La 628-E8* (p. 295). **La vitesse prend un sens métaphysique et se présente comme un nouvel absolu qui devient l'objet de la quête, comme un moyen de posséder l'infini.** Dans sa dédicace à Fernand Charron, Mirbeau déclare que l'automobile lui est « plus chère, plus utile, plus remplie d'enseignements » que tous ses livres et tous ses tableaux, donc que tous les produits de l'art, car, dans sa machine, il a « tout cela, plus que tout cela, car tout cela est remuant,

grouillant, passant, changeant, vertigineux, illimité, infini » (p. 288). Lorsque Regencrantz lui mentionne un certain commodore Swift qui a atteint la vitesse de huit cent quatre-vingt-deux kilomètres à l'heure, Pierre dit, en soupirant avec admiration : « Une telle vitesse, c'est l'infini ». **« Vivre vite, c'est duper le sort, c'est vivre plusieurs fois », constate Morand dans son essai « De la vitesse ».**

Mais, d'un autre côté, la vitesse est une source de dangers, car elle peut entraîner la mort des autres, comme le montre Mirbeau, ou transformer l'homme en un mécanisme inhumain et gâcher sa vie, comme c'est bien le cas du héros de *L'Homme pressé*. Bien que la critique morale du progrès n'empêche pas Mirbeau de partager l'enthousiasme de Marinetti pour la vitesse, tandis que c'est la vitesse elle-même que Paul Morand critique dans *L'Homme pressé*, en la présentant comme une source de névrose de l'homme moderne, on pourrait dire que, dans les deux cas, la morale se trouve dans la phrase par laquelle Morand termine son essai « De la vitesse » : **« Aïmons la vitesse, qui est le merveilleux moderne, mais vérifions toujours nos freins ».**

■ **Revue d'histoire des chemins de fer, 42-43, 2012 "Vitesse ferroviaire, gestion du temps et construction des territoires" et articles divers :**

« **Train d'images. La vitesse comme nouveau paradigme dans la création visuelle** », Hortense Soichet

Les évolutions techniques relatives aux modes de transport ont donné naissance à de nouvelles appréhensions possibles de la perception, conditionnées par le mouvement de la machine. À bord d'un train, la vision est dépendante de la vitesse de déplacement et plus généralement modifiée par les images perceptibles à travers les vitres latérales. Lorsqu'il y a fabrication d'images en déplacement, par le biais d'un appareil photographique ou vidéographique, la vitesse de déplacement influe alors sur le processus visuel.

Comment la vitesse modifie-t-elle la vision et invite-t-elle à déterminer d'autres appréhensions et usages de l'image ?

Bernard Plossu photographie souvent à partir d'un mode de transport, captant à la fois les paysages défilant à l'extérieur et des éléments révélant sa présence à bord du véhicule. Ce photographe s'attache souvent à faire du voyage une parenthèse photographique invitant l'attention du lecteur à se porter sur le trajet et la vision proposée, conditionnée à la fois par le mode de déplacement et par la subjectivité du photographe. Il sera question de déterminer les nouveaux paradigmes émergeant au sein d'un tel processus artistique pour lequel la vision de l'auteur ainsi que la relation du corps à la mobilité semblent modifiées.

Bernard Plossu a effectué de nombreux travaux interrogeant cette relation, un tant soit peu paradoxale, entre image fixe et expérience viagère.

Au XIX^e siècle, la vitesse devient le principe fondateur déterminant l'évolution des techniques de déplacement et de communication. Si cette époque a été marquée par l'évolution rapide des modes de transport, elle a également été celle de l'invention de la photographie (1826), puis du cinématographe (1895). Les révolutions alors en cours dans l'art sont, semble-t-il, à appréhender comme annonciatrices de nouveaux paradigmes artistiques.

Dès lors, la course à la vitesse et aux innovations ne cesse de s'accroître, conduisant Paul Virilio à créer le terme de « dromologie », qu'il a défini en ces termes : « à côté de la sociologie des transports, à côté de la philosophie du temps, à côté de l'économie, il y avait place pour une autre logique, une autre discipline que j'ai tenu à appeler dromologie [...] Par conséquent la dromologie est la science, ou mieux, la discipline, la logique de la vitesse ». La photographie, comme le cinéma, sont symptomatiques d'une époque fondée sur la vitesse, la production en série et la naissance d'une culture de masse dont l'image était le médium de prédilection. Néanmoins, la photographie se caractérise d'ordinaire par l'instantanéité, c'est-à-dire qu'elle permet, à partir d'une vitesse déterminée mécaniquement, d'enregistrer un instant. Le cinéma, quant à lui, s'inscrit dans la durée et rend possible la représentation de l'étirement temporel. Par ailleurs, le cinéma serait fondé, selon Paul Virilio, sur le principe de la disparition de l'image rendant possible l'apparition de la suivante : « avec l'accélérateur cinématographique, lui-même conçu comme une prothèse active, la mesure du monde devient celle du vecteur du mouvement, de ces moyens de locomotion qui désynchronisent le temps ». Non seulement ces nouvelles techniques sont le fruit de l'ère de la mécanisation des procédés mais elles sont aussi fondées sur le mouvement comme mode opératoire de la réception de l'image. Davantage que la photographie en tant que telle, la chronophotographie et surtout le cinéma font du spectateur ce « voyeur-voyageur » se déplaçant dans l'image sans pour autant mettre son corps en mouvement. Cette inertie est alors le fait de la vision ou, du moins, elle est provoquée par cette impression d'enchaînement d'images propre au cinéma. Cette sensation visuelle se retrouve également au sein d'un mode de transport tel que le train qui place le passager au centre d'un dispositif constitué de vitres laissant voir le défilement des paysages, similaire à un enchaînement d'images.

Bernard Plossu, photographe mobile, a réalisé plusieurs travaux utilisant le train pour interroger la faculté de l'image à rendre compte de cette sensation de mouvement. Le film *Sur la voie*, réalisé par Hedi Tahar en 1997, invite à découvrir la méthodologie de travail de Bernard Plossu. Effectuant en train le trajet mythique La Ciotat - Lyon - La Ciotat en hommage aux frères Lumière un siècle après eux, le photographe, filmant et photographiant, est lui-même filmé afin de rendre compte de son processus créatif.

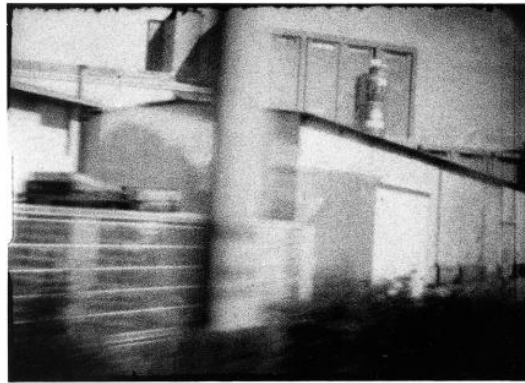


Figure 1. Bernard Plossu et Alain Reinaudo, *Train de Lumière*, Crisnée, Yelow Now, 2000.

Les images que Plossu réalise avec la caméra Super 8 seront présentées sous la forme d'une série photographique et d'un livre intitulé *Train de Lumière*. Les images présentes dans l'ouvrage font apparaître les paysages visibles depuis le train : vision fugace d'un jeu de reflet dans la vitre, paysages filant devant l'objectif ou encore passagers à quai. Ces images en noir et blanc sont granuleuses et ne permettent pas toujours de distinguer ce qui a été photographié. Confrontant le temps photographique à celui du défilement du paysage, l'image se fait abstraction pour n'enregistrer que la lumière qui l'a fait naître. Attiré par une image en mouvement, Plossu imprègne ses photographies de la mobilité comme mode de vision et de représentation du monde. Qui plus est, il aime confronter la vitesse de la technique photographique à celle du corps en mouvement, qu'il soit corps de chair ou corps objet, qu'il agisse du mouvement de l'individu en marche ou bien de celui de la machine. Pour ce travail, il s'est tout particulièrement intéressé au premier film de l'histoire du cinéma montrant l'arrivée d'un train car, comme l'écrit Alain Reinaudo, «le train, en 1895, était la quintessence du progrès, il était certainement le pur mouvement pour les frères Lumière, et cette force massive qui se figeait, le symbole de la vitesse domestiquée».



Figure 2. Bernard Plossu et Alain Reinaudo, *Train de Lumière*, Crisnée, Yelow Now, 2000.

Prenant place dans le train, Bernard Plossu filme et photographie ces « paysages intermédiaires » qui s'offrent à son regard. Emprunté à Michel Butor, ce terme de paysage intermédiaire est relatif à ces images fugaces apparaissant au passager d'un mode de transport. Avec la caméra Super 8, il capte des instants de ce parcours qui se traduisent par des images loues, enregistrant le défilement du temps et des paysages traversés. À la confrontation de deux temps (celui du véhicule et celui de l'appareil d'enregistrement) Bernard Plossu associe l'alternance entre d'une part l'utilisation du film, qu'on pourrait appréhender comme étirement temporel et, d'autre part, l'emploi de l'appareil photographique en tant qu'il arrête l'instant. Mais cette distinction est loin de correspondre à la pratique de Bernard Plossu, qui fait de son film Super 8 des tirages photographiques et un livre, tout en n'hésitant pas, par ailleurs, à faire de la photographie un mode de lecture cinématographique.

Inspiré dès ses débuts par le cinéma, Bernard Plossu a construit son travail photographique comme un long film s'étirant sur toute sa vie. Auteur d'une œuvre atypique, le photographe n'a de cesse d'enregistrer des moments de sa vie, dans sa relation à son vécu d'homme nomade, amoureux de la mobilité. Ses photographies, les unes à la suite des autres, composent le film de sa vie, dans le déroulé de la pellicule, à l'image de celle d'un film cinématographique. Pour lui, «Le film "technique", le matériau, est aussi le film "métaphorique", symbolique de ce temps qui passe. [...] Les images sont des souvenirs visuels. [...] Les voyages en sont un des éléments, l'ailleurs, la curiosité, mais ce n'est pas la clé de tout, la seule clé inchangeable, c'est... le temps qui passe, qu'on le prenne en photo ou pas! Le cinéma en vie... ».

Cette proximité avec le cinéma a fait notamment l'objet d'un livre et de deux expositions au printemps 2010, au Fonds Régional d'Art Contemporain de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et à la galerie La Non-Maison d'Aix-en-Provence. Interroger la relation intime entre ces images photographiques et le cinéma conduisait à appréhender la fixité de la photographie dans sa relation au temps. Pour signifier photographiquement le déplacement, Bernard Plossu semble avoir recours à des tactiques faisant écho au cinématographe. Les photographies visibles dans ces expositions sont porteuses de références empruntées à la culture cinématographique et de rapprochements de forme entre photographies et grands classiques du septième art.

Mais ce qui importe surtout est le mode opératoire de certaines de ses séries qui s'inscrivent dans l'étirement temporel. Loin d'une photographie qui se situerait dans la lignée de l'instant décisif cher à Cartier-Bresson, Plossu affirme sa recherche de « tous ces moments de rien, de non-temps qui, ensemble, constituent la vie ».

Aujourd'hui le temps est conditionné par la vitesse comme mode opératoire. Paul Virilio considère que « la vitesse traite de la vision comme matière première ; avec l'accélération, voyager, c'est comme filmer, produire moins des images que des traces mnémoniques nouvelles, invraisemblables, surnaturelles »¹¹. Les modes de transport modifient le rapport que l'usager entretient au déplacement et conduisent aussi à percevoir différemment le monde environnant. Cette perception est dépendante de la vitesse, notion qui a évolué au fil des progrès techniques qui ont marqué la société depuis le XIX^e siècle. Petit à petit, les voyageurs ont fait les frais de ces évolutions, témoins privilégiés des changements relatifs à l'expérience viatique et à la perception des espaces traversés.

Paul Virilio a analysé ces transformations au prisme du temps. Pour lui, trois moments composent le déplacement traditionnel: le départ, d'abord, est particulièrement important comme événement préparé ; le temps du voyage, ensuite, est souvent long et appréhendé comme moment vécu pleinement par le voyageur; l'arrivée, enfin, est l'événement à part entière qui conditionne la réussite d'un long périple fastidieux. Avec la révolution des transports, seuls deux termes subsistent : le voyage est mis entre parenthèses et ne devient qu'un intermède entre le départ et l'arrivée. Virilio considère que le train impose cette distance avec le moment du voyage, pour ne devenir qu'une attente avant d'arriver à destination. Avec la révolution des transports aéronautiques, le temps du voyage a non seulement disparu, dans cette volonté de consacrer l'arrivée au détriment des autres moments constitutifs du déplacement, mais l'expérience même du voyage semble vouée à s'éclipser au sein d'une époque prônant l'arrivée généralisée. Ici, il convient néanmoins de distinguer l'expérience d'un voyage en train de celle faite à bord d'un train à grande vitesse, considéré par Marc Augé comme un non-lieu tant l'individu s'y trouve à distance du paysage traversé.

Au-delà de ces distinctions, le temps de voyage peut néanmoins être vécu comme une expérience visuelle originale. C'est la posture artistique adoptée par Bernard Plossu au cours d'une recherche réalisée avec l'écrivain Michel Butor à partir d'une commande du Centre régional de la photographie Nord-Pas-de-Calais, dans le cadre de la première édition de la mission Transmanche en 1988. Mise en place durant la construction du tunnel sous la Manche, cette mission avait vocation à appréhender par le biais de l'imaginaire les changements et les mutations relatifs à ces travaux d'aménagements. L'ouvrage issu du travail des deux hommes, intitulé Paris-Londres-Paris, présente des photographies en noir et blanc et des textes manuscrits de Michel Butor. Les pages du livre laissent voir sur la partie inférieure les contacts du photographe, au-dessus desquels une ligne d'écriture présente un enchaînement de termes séparés par des points. Le centre de la page est occupé soit par une photographie, soit par un texte. Les images se suivent et racontent ce déplacement en train, d'une capitale à l'autre. Elles témoignent de la présence du photographe dans le mode de transport ; certaines enregistrent un flou de filée immergeant le lecteur au sein du voyage. Le texte, quant à lui, ouvre d'autres horizons, nous faisant sortir de l'ici et maintenant de la situation pour nous convier à une errance de la pensée. Le lecteur est invité à lire la planche comme il regarderait un film, en s'appuyant sur la narrativité d'un tel procédé. Dans son travail photographique, Bernard Plossu confronte ses images à leur inscription dans une continuité qu'il met en exergue en exposant ou éditant les planches contact, similaires à des photogrammes. Grâce à ce procédé, il parvient notamment à proposer la représentation d'un trajet.

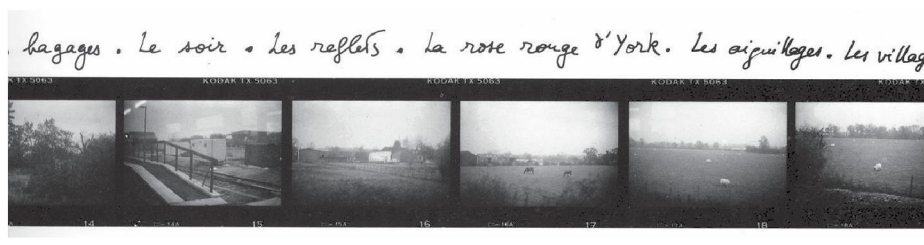


• La ville • L'accoudoir • L'aube • L'autre train • Elle m'attendra • Le qua



Figure 3. Bernard Plossu et Michel Butor, *Paris-Londres-Paris*, commande du Centre régional de la photographie Nord-Pas-de-Calais, Mission photographique Transmanche, Cahier 1, 1988.

Figure 4. Bernard Plossu et Michel Butor, *Paris-Londres-Paris*, commande du Centre régional de la photographie Nord-Pas-de-Calais, Mission photographique Transmanche, Cahier 1, 1988.



En appréhendant la photographie comme une suite d'images qui, au final, constituerait un seul et même film, nous permet de comprendre au mieux l'importance accordée à l'image. Prise isolément, la photographie n'a pas davantage de sens qu'un photogramme de film. À ce sujet, Bernard Plossu explique que « ces images [...] c'est un peu du cinéma, une sorte de film qui ne s'arrête pas (pas encore ! Mais la vie n'est pas éternelle...). Que je sois dans l'Ouest là-bas, ou en Europe ici, les images glissent à la suite les unes des autres, au cours des années. Et puis vous me parlez de film, presque comme «le film d'une vie », mais... Bien sûr : nous ne faisons qu'accumuler, dans l'ordre du temps qui se déroule, des images sur les films : les films des photographes sont du film ! Le même matériau, techniquement, en tout cas dans mon cas et dans ma génération, maintenant je ne sais pas comment ça marche avec le numérique ! ». Les différents travaux pour lesquels il a privilégié une présentation sous la forme de planche contact incarnent au mieux ce parti pris. Non seulement il ancre son travail dans une approche narrative de la photographie, mais il s'oppose à l'autonomisation de l'image. Ses photographies sont volontairement pauvres : l'utilisation assumée d'un matériel bas de gamme et les conditions de prises de vue difficiles contribuent à l'élaboration d'une image qui se construit avec les autres et en interaction avec l'expérience viatique du photographe. Le lecteur parcourt le livre en suivant le fil conducteur créé par ces images et ces textes signifiant le trajet effectué. Non seulement la présentation, sous la forme de photogrammes, renvoie au cinéma, mais elle garantit aussi le respect de la chronologie de la prise de vue. Ainsi, le lecteur effectue à son tour ce déplacement entre les deux capitales, à travers l'imaginaire de ces deux auteurs qui créent une correspondance entre ces paysages intermédiaires photographiques et la poésie des mots. Le livre opère également un rapprochement intéressant entre la durée de l'œuvre filmique – en tant qu'elle se réfère au film comme matériau – et celle du voyage, comme si ces deux temporalités étaient intimement liées, comme si le déplacement photographique s'incarnait au mieux dans cette autre correspondance, temporelle.

Prises depuis un mode de transport, ces photographies sont souvent floues. Il ne s'agit pas tant d'un flou de netteté qui marquerait un acte, mais d'un flou de bougé qui, selon Bernard Plossu, serait caractéristique d'un passage. Loin d'être le signe d'une quelconque esthétisation, ce flou résulte d'une image faite en mouvement, dans des conditions lumineuses ne permettant pas de fixer la scène qui s'offre à l'opérateur. De ce fait, la vitesse d'obturation est réduite, conduisant à imprégner durant plus longtemps le film photographique.

Ainsi, la durée d'enregistrement de l'image est étirée afin de capter suffisamment la lumière. Le flou de Bernard Plossu n'est donc pas tant un effet de style que le résultat de l'étirement temporel qu'il applique à ses images. Ces photographies ne relèvent pas d'un instant décisif mais plutôt d'une image-durée qui donne à voir une action en cours: non pas un instant, mais un trajet spatial et temporel au sein même de l'image.

La vision par procuration – depuis un mode de déplacement – s'apparente à la vision cinématographique. Virilio considère que « l'optique de l'illusion locomotrice est analogue à l'illusion d'optique cinématographique ». Car la vitesse des modes de déplacement motorisés crée un effet de filé conduisant à percevoir le paysage comme une suite d'images défilant les unes derrière les autres. En choisissant de photographier depuis un mode de transport,

Bernard Plossu s'interroge sur sa situation de passager témoin d'un paysage en mouvement. Le mode de transport ne doit pas être appréhendé seulement comme « machine de transport », mais aussi comme « machine de vitesse », selon les termes de Virilio, engendrant des répercussions sur la vision des passagers. Il s'agit d'une vision hallucinatoire dans la mesure où ces paysages ne sont pas en mouvement, mais le passager subit cette illusion motrice se rapprochant de la projection cinématique.

Au sein de cette « machine de vitesse », le passager se distancie du statut de la vision et observe, grâce à la projection de lumière rendue possible par la vitesse, la redéfinition instantanée de l'image et des dimensions spatio-temporelles du territoire parcouru. Se positionnant face au pare-brise comme il se placerait face à l'écran, le passager est témoin d'une profusion d'images dont le mode de vision est conditionné par l'opulence de cette masse informationnelle en continu.



Figure 5. Bernard Plossu, Golfe de Naples, 1999.

Cette prédominance de la machine comme mode de vision et d'appréhension d'un environnement conduit également à faire passer au second plan l'expérience corporelle kinesthésique et à instaurer un autre rapport au réel, comme une immersion du virtuel au sein de l'actuel. L'image, via la machine, devient le nouveau principe de perception et de représentation du réel. Mais de décennies en décennies, les écrans se sont diversifiés et ont envahi l'espace-temps du contemporain pour devenir, semble-t-il, l'interface de prédilection des modes de déplacement et de communication d'aujourd'hui. La vision locomotive n'est alors que l'appréhension contemporaine d'une époque où la vitesse et la perception en continu des images deviennent le mode de réception de l'environnement immédiat et des médias.

L'arrivée de la machine comme mode déplacement est contemporaine de celle de la machine comme mode de fabrication des images. Elle conduit à penser ces inventions en parallèle, ainsi qu'à interroger les modifications alors en jeu dans le champ de l'art, au regard d'une société en pleine révolution. **L'accélération a fasciné et effrayé des générations d'artistes pour qui le futur devait se concevoir sous l'angle d'un nouveau rythme, dicté par la nécessité de gagner encore un peu plus en rapidité. Cette accélération généralisée, que le monde de l'art a su interroger et représenter, conduit à repenser l'organisation sociétale et les pratiques possibles des territoires.** Car ces derniers sont de moins en moins conçus ainsi, mais plutôt pour être appréhendé en termes de trajectoires pratiquées par les modes de transport et de communication traçant les grands axes de circulation comme cartographie des espaces contemporains. Toutes ces modifications induisent aussi de repenser les rythmes au sein de l'ère de la mobilité généralisée afin de percevoir les images dans cette gestion du temps imposée par la cadence des machines.

Bernard Plossu s'immerge dans le mode de transport et produit des images animées par lui. Afin de rendre compte du déplacement, le photographe vit l'expérience déambulatoire en produisant des photographies symptomatiques du défilement temporel, de la vitesse de déambulation et de sa condition de passager. L'image, parce qu'elle n'est que projection de l'action dans l'après-coup de l'expérience, s'impose dans l'étirement temporel caractéristique d'un tel déplacement. Le spectateur se confronte alors à la durée du film qu'il est invité à vivre en spectateur passif. Alors que l'image photographique permet de donner à voir une autre temporalité du déplacement, le

cinématographe bafoue l'instant pour s'inscrire dans le temps de l'action, donné à voir dans son intégralité. La relation entre le temps de l'expérience déambulatoire et celui de sa médiatisation ne peut pour autant se résumer en deux temps antagonistes. Bien au contraire, des correspondances existent, des processus artistiques invitent à tisser des liens entre ces deux traitements temporels. De ce fait, il semble de moins en moins évident d'opposer l'instant à la durée, tant l'un et l'autre semblent intimement liés au sein de travaux pour lesquels le moment de l'enregistrement visuel adhère à celui de l'expérience déambulatoire. Avec *Train de Lumière* et *Paris-Londres-Paris*, Bernard Plossu invite à percevoir la photographie comme une image temps, apte à capter la durée de l'expérience viatique. Il parvient à faire de l'image fixe l'incarnation d'un temps privilégiée qui serait le propre de ce voyage imaginaire inspiré du défilement visuel s'offrant au regard des passagers de ces trains d'images.

■ ***Fabula, La recherche en littérature, À l'épreuve, n°6, 2019 : "Accélération et vitesse : de la célérité dans les arts"***

Quel est ainsi l'impact de la vitesse sur les œuvres et les esthétiques? La syntaxe emboutie du poète et performeur contemporain Jérôme Game, proposant une forme de poésie aéroportuaire, imprime, de syncope en syncope, le rythme effréné de la pensée et du cumul d'informations de l'homme moderne au cœur de l'écriture poétique. À la manière de Turner, le poète abolit les frontières des mots et des sons pour saisir la vitesse dans son évanescence. Le temps de lire, de voir est ainsi questionné jusque dans le processus de création des œuvres.

"Travail du non travail " -Jerome GAME et Giney AYME
Ceci n'est pas une légende ipe pe ce - Jérôme Game.mpg
https://youtu.be/JhW7h_2rw8M

La vitesse peut ainsi devenir le cœur d'une esthétique, voire d'un mouvement artistique, comme c'est le cas pour le futurisme. Marinetti déclarait en effet en une du Figaro en 1909 : "Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle: la beauté de la vitesse [...]". Ainsi perçue, le jeu sur le rythme est propice à toutes sortes d'expérimentations aptes à changer notre perception du monde et du temps. C'est du moins le pari cinématographique de **Jean Epstein** qui, par un travail sur les mouvements de ralenti et d'accélération, donne vie à l'inanimé et franchit, lui aussi et à sa manière, les frontières des représentations.

■ **Rétrospective Jean Epstein - La Cinémathèque française** **« Comprendre le monde dans son authentique mobilité », Joël Daire et Émilie Cauquy**

Einstein, Epstein. Il y a, dans le rapprochement de ces deux noms, plus qu'un simple jeu d'assonances. Le premier a énoncé la théorie de la relativité, le second a cherché par le cinéma à en illustrer la justesse. « À l'espace fixe et au temps invariable, qui sont habituellement considérés comme indépendants l'un de l'autre et qui forment ainsi les deux catégories primordiales classiques de l'entendement humain, s'oppose l'espace-temps, toujours mobile et changeant, cadre unique dans lequel le cinématographe inscrit ses représentations. (...) Cette relativité on ne peut plus générale se traduit par la rupture et par la confusion de toutes les classifications qui paraissent fondamentales et immuables dans l'univers extra-cinématographique. Selon les différentes valeurs momentanées que prennent les dimensions de l'espace-temps, la discontinuité peut y devenir continue ou la continuité discontinue, le repos produire du mouvement et le mouvement du repos, la matière acquérir de l'esprit ou en perdre, l'inerte s'animer ou le vivant se mortifier, l'aléatoire se déterminer ou le certain perdre ses causes... » Ainsi s'exprime Jean Epstein en 1946, dans *L'Intelligence d'une machine*, essai de formulation d'une philosophie du cinéma.
<https://www.cinematheque.fr/cycle/jean-epstein-117.html>

À quelles reconfigurations l'inscription de l'accélération dans les œuvres mène-t-elle ? Simples procédés ponctuels ou éléments centraux d'une poétique, la vitesse et l'accélération sont au cœur d'une réflexion artistique particulièrement féconde qu'il s'agit de mettre en perspective.

L'accélération comme injonction médiatique : mode d'existence moderne de l'artiste **Diffusion accélérée, création cadencée : la course à la production**

Période d'accélération démographiques, économiques et industrielles, le XIXe siècle imprime au monde occidental un rythme plus soutenu où les distances se réduisent et les attentes s'amenuisent. Des délais plus courts engagent vers de nouvelles périodicités. La massification de la presse quotidienne bouleverse les poétiques d'écriture. Le format du feuilleton, alors très populaire, entraîne les auteurs, par sa forme et sa publication régulière, vers davantage de concision et de découpage dans leurs récits. Dans le même temps, l'intensification des publications romanesques conduit à des pratiques de rédaction et de lecture plus compulsives et boulimiques. La célérité gagne

cette "littérature de consommation et de consommation", selon les mots de Jean-Claude Vareille, pour qui le roman populaire est une "littérature qui brûle la chandelle par les deux bouts", une "littérature de la vitesse (d'écriture et de lecture)".

Quels autres facteurs (historiques, économiques, sociaux, culturels, ...) accélèrent la production artistique ? En quoi des modes de conceptions précipités réorganisent le travail de l'auteur et influent sur sa poétique ?

Cette vélocité de production ne cesse de se précipiter depuis et s'explique également par les exigences accrues d'un secteur artistique de plus en plus concurrentiel. **Créer, c'est exister**. Le nouvel âge d'or des séries télévisées dans les années 2000-2010 se développe dans un champ très compétitif où, pour assurer leur propre survie, les créations audiovisuelles doivent fidéliser le plus rapidement possible un public souvent versatile, ayant à sa disposition une offre pléthorique. Aussi, les phases de productions sont toujours plus optimisées et compactées. Les mêmes logiques sont à l'œuvre sur le marché international de l'art contemporain. La réussite promotionnelle d'un artiste se mesure à la capacité de ses agents ou d'une galerie à saturer l'espace médiatique et à inonder sur un temps concentré les lieux importants de diffusion de l'art.

L'urgence d'un regard : la vitesse comme nécessité

Si la vitesse d'exécution peut être subie car imposée par des réalités économiques, elle est recherchée dans certains cas. Agir vite et dans l'instant, enregistrer et médiatiser une action sans attendre son achèvement est motivé souvent par l'urgence de témoigner, d'alerter parfois sur une situation dont le cours est encore renversable, d'offrir dans d'autres cas un autre point de vue face aux représentations dominantes. Des documentaristes amateurs se sont emparés des caméras dans le sillage de Mai 68 pour filmer leur lutte de l'intérieur. Plus récemment, le film *J'veux du soleil* réalisé par Gilles Perret et François Ruffin consacré au mouvement des Gilets jaunes suit la même direction. Tourné et monté en quelques semaines dans une hâte volontaire, le film se conçoit comme outil d'intervention politique au présent. Mais l'exigence d'une parole directe risque de déstructurer l'événement. Les analyses du traitement médiatique des attentats du 13 novembre 2015 à Paris par les chaînes de télévision généralistes et d'information en continue révèlent que la retransmission en direct des faits éclate le récit et empêche toute définition de l'instant.

L'impératif du discours permet-il de donner une incarnation au présent ou bien rend-t-il celui-ci plus chaotique et abscons ?

En plus de modifier parfois le format des œuvres, accélérer les processus de création et de médiatisation peut altérer les pratiques du spectateur/lecteur. Dans son article « L'écrit sur l'écran. Ordre du discours, ordre des livres et manières de lire », Roger Chartier note que l'écriture numérique bouleverse l'appréhension, l'appropriation et la compréhension des textes. Immédiatement convocable et vérifiable, chaque texte amène à « une lecture discontinue, qui cherche à partir de mots-clefs ou de rubriques thématiques le fragment dont elle veut se saisir ». (Roger Chartier, « L'écrit sur l'écran. Ordre du discours, ordre des livres et manières de lire », *Entreprises et histoire*, n°43, 2006, p. 15-25).