

« À toute vitesse ! » est le nouveau thème proposé aux étudiants de BTS cette année. La locution nominale suivie de son point d'exclamation attire notre attention sur la présence d'une intention chez son émetteur : hyperbole enthousiaste du commentateur ? Ordre implacable du supérieur exigeant ? Crainte de l'individu soumis à un rythme qui ne lui convient pas ? Tous les tons sont possibles. La subjectivité de chacun sera invitée à s'exprimer dans la réflexion autour de cette expression par ailleurs très banale et qu'Alain Rey<sup>1</sup> fait remonter à 1888 soit la fin de la Révolution industrielle. La définition de « vitesse », substantif très courant, mérite néanmoins d'être précisée : fait de parcourir un grand espace en peu de temps, synonyme de « Très vite ». Le lexicographe remarque qu'au <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle le terme « vitesse » entre dans de nombreuses expressions, ce qui au regard de la démocratisation de la voiture et de l'avion ne saurait surprendre. L'étymologie de l'adverbe dont « vitesse » dérive est également éclairante. « Vite », qui est adjectif jusqu'au <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle est d'origine incertaine. Probablement issu de latin populaire *visitus* (qui y voit bien), participe passé du latin classique *visere*, examiner, regarder de près (qui a donné « viser »), l'homme *vite* serait celui qui voit clair dans l'action et réagit en conséquence, c'est-à-dire rapidement. Si le terme est très largement connoté positivement dès ses premiers usages, on note néanmoins que « vite » signifie spécialement au <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècle « en prenant trop peu de temps » donc « sans réflexion » ; il est en cela l'équivalent actuel de « aller trop vite ». L'étymologie signale donc d'emblée deux perceptions de la vitesse, selon qu'elle valorise ou dévalorise, le sujet ou l'objet dont elle spécifie le rythme.

De surcroît, le thème proposé cette année entre particulièrement en résonance avec les caractéristiques d'une époque volontiers associée à l'urgence. On peut penser au flot continu d'information *via* les réseaux sociaux qui nous permettent de savoir quasiment en temps réel ce qui se passe à l'autre bout du pays voire de la planète, on peut aussi penser à l'imminence de la 5G qui garantira aux heureux privilégiés des vitesses de téléchargement (1 gigabit par seconde) et d'accès à la donnée encore jamais atteintes. Ces vitesses-là sont attendues, convoitées, promises et espérées. On sait aussi que dans la civilisation occidentale postmoderne, la notion de cadence est omniprésente dans le monde du travail obnubilé par les gains de productivité. Depuis juillet 2017, on a également pu constater que le fait de rallier Paris à Bordeaux en seulement deux heures de train avait redessiné la sociologie d'une ville dont les fondations remontent au <sup>vi</sup><sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ. Le sujet résonne d'autant plus avec une époque où beaucoup se disent et se montrent pressés, tâchent de tout faire vite mais où l'impression de manquer de temps et de courir après les heures étirent plus de la moitié des français (le chiffre monte à 80 % chez les mères de famille), lesquels souhaitent ralentir leur rythme<sup>2</sup>. Concomitamment à cette obsession de la vitesse mise en avant par toutes les technologies qui nous entourent, émerge la

1. *Dictionnaire historique de la langue française*, Éditions Le Robert, 1992.

2. [https://harris-interactive.fr/opinion\\_polls/Les-francais-et-leur-rapport-au-temps/](https://harris-interactive.fr/opinion_polls/Les-francais-et-leur-rapport-au-temps/).

mode du *slow* : *slow fashion* pour désigner la mode dite écoresponsable parce qu'elle ne pollue ni ne participe à l'exploitation des salariés qui y travaillent, *slow food*, qui regroupe ceux qui veulent préserver la variété des aliments et attendent la saison idéale pour consommer fruits et légumes. On peut associer à cette tendance forte la *slow education*, respectueuse du rythme d'apprentissage de l'enfant ou bien encore l'engouement récent pour la méditation qui participe à revaloriser les moments de pauses dans nos existences d'occidentaux pressés.

On le voit, l'expression « À toute vitesse ! » qui s'entend à la fois comme un souhait et un repoussoir se prête à de nombreuses réflexions et nous permet d'envisager un questionnement fourni convoquant l'anthropologie, la littérature, l'éthique, la technique et l'esthétique. D'où la riche bibliographie ministérielle enrichie de quelques références complémentaires dont le commentaire est l'objet de cet ouvrage.

## I. La vitesse comme un fondement de la civilisation industrielle

### I.1. Les données physiques de la vitesse

La définition communément admise du terme vitesse (qualité d'un être ou d'une chose qui se déplace vite) doit être complétée par une approche plus scientifique. En effet, la vitesse n'est pas un phénomène mais une **relation** entre des phénomènes. C'est une mesure du temps qui quantifie un mouvement en mettant en relation le temps et l'espace. On rencontre mille vitesses différentes, évolutives au fil des siècles et des avancées technologiques qui vont toujours vers plus de rapidité : les premières locomotives à vapeur avançaient à un peu plus de 50 kilomètres par heure, la voiture roule à présent aisément à 130 km/h, le TGV met une heure pour parcourir 320 km, une fusée, pour quitter l'espace gravitationnel, doit atteindre 40 320 km/h... Pour autant, il n'existe qu'une seule constante : la vitesse de la lumière soit 299 792 458 m/s (environ 300 000 km/s). En dehors de ce phénomène physique précis, pensé dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et démontré par Einstein en 1905 dans le cadre de ses recherches autour de sa théorie de la relativité, il est moins question de vitesse que d'allure, d'accélération du rapport temps-espace, car les aiguilles d'une montre ne tournent pas plus vite aujourd'hui qu'il y a quatre cents ans, une heure restera toujours 60 minutes. « Trois mille six cents fois par heure, la Seconde Chuchote/Souviens-toi. » écrivait Baudelaire dans « L'Horloge<sup>1</sup> ». La vitesse n'existe pas au sens absolu. La lenteur n'existe pas au sens absolu. C'est toujours par rapport à quelque chose. Sur terre, le temps objectif n'accélère jamais mais les rythmes, eux, peuvent varier, gagner en rapidité ou ralentir. Et force est de constater que notre civilisation

1. *Petits poème en prose ou Le Spleen de Paris*, 1869.

occidentale moderne est marquée depuis près de 300 ans par une célébration et une recherche constante du gain de vitesse c'est-à-dire de l'accélération.

## I.2. « La seule nouvelle extase du monde moderne<sup>1</sup> »

Christophe Studeny dans son essai phare *L'invention de la vitesse, France XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>*, passe en revue les trois siècles qui ont suffi pour bouleverser un mode millénaire d'existence. Il explique comment nous sommes passés d'un rythme « enraciné aux repères de la marche et du chemin pour provoquer une mutation irréversible de notre condition de terrien. » En s'appuyant sur l'évolution des moyens de transport, il répertorie les temps successifs qui viennent après le temps de la marche : le déplacement à cheval, en train, en automobile et enfin en avion. Selon lui, cette augmentation de la vitesse des moyens de locomotion a scandé véritablement nos existences et nous a permis de passer d'une ère à l'autre. Ce que l'essayiste nomme un « arrachement de la France à la lenteur » a bien entendu été, pour une part très essentielle, lié à l'avènement du chemin de fer. On mesure à quel point l'accélération des déplacements est valorisée car elle promet une plus grande maîtrise de l'espace qui s'en trouve rétréci, donc devient moins étrange, moins effrayant ; plus familier en un mot. La vitesse nous libère de nos peurs de l'inconnu : grâce à elle, *là-bas* n'est alors plus qu'un *ici*.

La bibliographie du programme fait d'ailleurs la part belle à ce qu'on pourrait nommer une poésie du train dont on sait qu'il a inspiré les plus grands auteurs : Cendrars, Hugo et Zola entre autres. Cette fascination des artistes, Studeny l'explique ainsi : « la transformation de la distance horaire en distance métrique par le chemin de fer [est] à la base d'un nouveau rapport de l'homme à l'étendue et d'une nouvelle lecture du paysage. » Ainsi, Victor Hugo le mentionne-t-il dès 1837 dans une lettre datée du 22 août<sup>3</sup> lors de son deuxième voyage en train : « Je suis réconcilié avec le chemin de fer ; c'est décidément très beau. [...] 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 [...] ». On est très proche d'une définition sommaire du mouvement pictural de l'impressionnisme. Le train et ses possibles inspireront nombre de récits aux auteurs et celui de Zola dans *La Bête humaine* est sans doute l'un des plus connus. Comme Hugo, il humanise la machine à vapeur jusqu'à la prénommer Lison mais contrairement à son aîné, il devine que la machine non seulement ne détournera pas l'Homme de ses pulsions violentes mais les découplera peut-être. Tout positiviste qu'il est, il persiste à se défier de la vitesse, cette libératrice des instincts bestiaux.

1. Milan Kundera, *La lenteur*.

2. Gallimard, Bibliothèque des histoires, 1995.

3. <http://users.skynet.be/litterature/hugo/cheminfer.htm>.

### POUR APPROFONDIR

- Blaise Cendrars, *La Prose du Transibérien et de la petite Jehanne de France*
- Victor Hugo, *Voyage en Belgique*
- Valéry Larbaud, *Poésie de A.O. Barnabooth*
- Gérard de Nerval, « *Le réveil en voiture* »
- Jules Verne, *Le tour du monde en 80 jours*
- Alfred de Vigny, « *La Maison du berger* »
- Émile Zola, *La Bête humaine*
- *Le courant esthétique de l'impressionnisme*
- Marc Desportes, *Paysages en mouvement*
- William Turner, *Pluie, vitesse, vapeur*
- Alfred Hitchcock, *La mort aux trousses*
- Arthur Hiller, *Transamerica Express*

De surcroît, nul ne saurait nier la formidable capacité de la vitesse à sculpter nos paysages : les routes sinueuses, boueuses et irrégulières pour les hippomobiles qui de malle-poste en malle-poste se devaient de rendre accessibles tous les villages de France, la propagation du macadam au début du XIX<sup>e</sup> siècle bientôt concurrencée par les lignes de chemin de fer puis les autoroutes, ces larges tracés rectilignes d'un bord à l'autre du pays. On sait depuis Norbert Elias<sup>1</sup> que la société civilisée a valorisé la vue au détriment des autres sens. L'évolution des moyens de locomotion ne nous semble pas étrangère à cette promotion en faisant passer le déplacement de la sphère de l'action à celle du spectacle : en train et en voiture on ne fait quasiment rien d'autre que de contempler le paysage qui défile.

### 1.3. « La splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse<sup>2</sup> »

Nombre d'œuvres artistiques attestent cette splendeur, nombre d'œuvres picturales notamment qui se sont efforcées de donner à voir, qui des paysages entraperçus « à toute vitesse » depuis une locomotive ou le siège d'une voiture, qui des moyens de locomotion en pleine accélération, qui des animaux lancés en pleine course. Cette ambition s'est même trouvée réunie dans un courant esthétique et littéraire : le futurisme. Comme toujours, il faut bien distinguer les intentions artistiques, exprimées par les discours ou les écrits, des réalisations effectives. Cette constatation s'applique tout spécialement au futurisme dont Filippo Marinetti publie les principes dans le journal *Le Figaro* du 20 février 1909. La déclaration de Marinetti se veut un acte de rupture avec le passé. Le maître mot – vitesse – fournit à cette soif intransigeante de

1. *Sur le processus de civilisation*, Éditions Calmann-Levy, 1973.

2. *Manifeste du futurisme*, Filippo Marinetti.

modernité son *credo* majeur. Le préambule du texte prend la forme d'un apologue violent qui héroïse l'automobile. Puis une série de principes vient marteler le propos dont on relève quelques points particulièrement signifiants. Le quatrième est resté célèbre par son hyperbole anti-passiste : « Nous déclarons qu'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 de la mitraille, est plus belle que la *Victoire de Samothrace*<sup>1</sup>. » La vitesse se loge donc au cœur de ce courant esthétique (empruntant au cubisme et au divisionnisme) qui la célèbre sans restriction aucune et vise à restituer la sensation dynamique et énergique ainsi que la beauté des machines et des véhicules.

Le désir de capter la vitesse est également à l'origine de l'invention de nouveaux moyens photographiques destinés à saisir enfin cette nouvelle réalité : le mouvement rapide. Le progrès des transports en appelle alors d'autres. Par exemple la chronophotographie que l'on doit aux travaux conjoints d'Étienne-Jules Marey et Muybridge. La succession de photographies, permettant de décomposer chronologiquement les phases d'un mouvement (humain ou animal) ou d'un phénomène physique, trop brèves pour être observées convenablement à l'œil nu, autrement dit la prise de vue en rafales, permet l'immobilisation du sujet au sein d'un décor encore en mouvement. Avant l'invention de cette technique photographique sophistiquée, les peintres avaient bien tenté de saisir la vitesse mais il suffit de regarder « Le Derby d'Epson » de Géricault pour mesurer qu'une aporie était atteinte : le monde allait-il trop vite pour l'œil humain ? Les musiciens aussi, fascinés par la rapidité des engins de locomotion, entreprirent d'en restituer les sons ; quitte à proposer des partitions déconcertantes...

#### POUR APPROFONDIR

Études photographiques « Vues du train »

- Vision et mobilité au XIX<sup>e</sup> siècle, Clément Chéroux
- Filippo Marinetti, *Manifeste du futurisme*
- Stendhal, *Les privilèges* : « article 23 »
- Jean Mitry, *Pacific 231*
- Théodore Géricault, *Le Derby d'Epson*
- Étienne-Jules Marey
- Eadweard Muybridge
- Luigi Russolo, *Automobile in corsa*
- Le courant esthétique du futurisme
- Arthur Honegger, *Pacific 231*
- Steve Reich, *Differents trains*

1. Sculpture grecque représentant Niké, la déesse de la Victoire ; exposée au musée du Louvres.

#### I.4. « La privatisation de la vitesse<sup>1</sup> »

Mais la vitesse ne devait pas se contenter d'être célébrée dans l'art, elle allait impacter toutes nos existences. La voiture automobile (qui comme son nom l'indique permet à chacun de se mouvoir par lui-même), moyen de transport privé, apparaît dès la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle, se développe après la Première Guerre mondiale dans les classes aisées américaines sous la houlette de Ford et de *General Motors* puis se démocratise en France avec les Trente Glorieuses et la société de consommation dont elle devient un des emblèmes. En elle, se nouent toutes les dimensions du modèle de développement économique qui a prévalu dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Celle d'une organisation industrielle tayloriste et fordiste qui redistribue à ses salariés une grande part de ses gains de productivité, faisant de chacun d'eux un usager potentiel de l'automobile, et donc un client pour son industrie. Celle d'une économie qui exploite sans compter des ressources naturelles bon marché, à commencer par le pétrole. Celle d'une culture qui célèbre la liberté individuelle et voit dans les moyens de se déplacer rapidement et à sa guise une promesse de bonheur collectif et d'épanouissement individuel. Le nombre de véhicules détenus en France a été multiplié par près de 10 au cours des cinq dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, le parc passant d'environ 2,7 millions de véhicules en 1954 à 29 millions en 2003. L'automobile, dans sa phase de diffusion, est devenue l'incarnation d'une liberté nouvelle à l'égard du temps et de l'espace. Toutes les enquêtes de sociologie menées sur le sujet montrent que les conducteurs tendent à se considérer comme plus libres et plus autonomes lorsqu'ils utilisent leur voiture personnelle. Elle est également perçue comme générant un gain de temps, les moments passés dans son véhicule apparaissant comme des heures maîtrisées contrairement aux périodes passées dans les transports en commun perçues comme subies. Nombre de romanciers, de cinéastes et de peintres ont célébré, mis en scène la voiture, la vitesse et les paysages qui défilent et, de façon très fréquente, la liberté qu'elle exalte et l'individualisme qu'elle flatte. Il suffit de penser à la fameuse séquence au cours de laquelle Jean-Paul Belmondo (Michel Poiccart d'*A bout de souffle*) s'adresse aux spectateurs dans un long regard caméra et leur dit en conduisant à pleine vitesse : « Si vous n'aimez pas la mer, si vous n'aimez la montagne, si vous n'aimez pas la ville, allez-vous faire foutre<sup>2</sup>. » Nous sommes en 1960, dévaler la Route Nationale 7 « à toute vitesse ! » paraît le comble de la liberté et de l'audace. Comme si le fait de conduire vite affranchissait de toutes les normes bourgeoises, de tous les respects, et même, des règles élémentaires de politesse. Avec la maîtrise de la vitesse semble venir la maîtrise de son destin. Il faut l'œil visionnaire d'un Roland Barthes pour deviner que derrière cette nouvelle mythologie de la voiture se dissimule assez mal la superficialité d'une civilisation qui repose sur une foi superstitieuse et naïve

1. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse*, Gallimard, Bibliothèque des histoires, 1995.

2. <https://www.youtube.com/watch?v=bfukckYjNGs>.

dans le progrès. Mais « Quand le pied de Sagan écrase l'accélérateur de sa Jaguar, c'est pour se procurer ce plaisir mortel, dans lequel la vitesse n'est ni un signe, ni une preuve, ni une provocation, ni un défi mais un élan de bonheur<sup>1</sup> ». Il faut enfin, des exploits individuels magnifiés lors de compétitions automobiles à plusieurs reprises relayées par le cinéma pour célébrer les individus exceptionnels et admirables capables de domestiquer les plus grandes vitesses lors de courses ou de rallyes par exemple. Ce sont les héros de cette époque, adulés à juste titre pense l'essayiste Jean-Philippe Domecq qui réfléchit notamment aux figures exemplaires d'Ayrton Senna<sup>2</sup> et Niki Lauda<sup>3</sup>. Il identifie les causes de la fascination que les pilotes de Formule 1 exercent sur les foules, rappelant que c'est le sport le plus regardé au monde (après les grandes compétitions de football). Selon lui, dans cette activité à hauts risques, *éros* et *thanatos* se trouvent réunis en un « bonheur mortel » qui consiste à réduire au maximum la courbe d'un virage puisque l'enjeu d'une course tient en cet essentiel. Ces courses de Formule 1 sont également autant de *catharsis* pour les automobilistes ralentis que nous sommes d'autant plus que la circularité des parcours préfigure la vie humaine : on peut en sortir par la mort. Les compétitions offrent donc un « spectacle d'arènes ». Enfin, le pilote est un surhomme qui fait corps littéralement avec son véhicule lequel devient une extension de lui-même. Senna disait entrer dans sa voiture comme dans un manteau... Et puis, la conduite en elle-même participerait du divin puisqu'elle suppose de reculer les limites de la perception des sens et du temps : gagner une seconde sur un tour tient de l'exploit et engendre la victoire. Enfin, cette conduite-là est au-delà du réflexe, car les décisions qu'elle implique vont plus vite que la capacité humaine, tout doit être fait par anticipation, ce que Domecq nomme une « conduite intérieure » qui confine à un autre espace-temps. On comprend mieux alors, qu'un film comme *Fast and Furious* à l'intérêt cinématographique et scénaristique limité atteigne son neuvième opus. Ni l'histoire ni la mise en scène ne présentent le moindre intérêt mais la projection est pour le spectateur l'occasion de frissonner lors des longues et innombrables courses-poursuites et d'être, le temps du film, un peu Ayrton Senna... On retrouve une logique similaire mais cette fois-ci concrète dans l'intérêt récent mais massif pour les sports dits à risque qui, alliant souvent vitesse et évolution dans un milieu dangereux, exposent ceux qui les pratiquent aux sensations fortes engendrées par le stress. La vitesse nous fait alors nous sentir plus vivants.

1. Paul Virilio, *Le futurisme de l'instant*, Éditions Galilée, 2009.

2. Pilote brésilien de F1 né en 1960, il décède lors d'un accident au cours du Grand Prix de Saint-Marin le 1<sup>er</sup> mai 1994.

3. Pilote autrichien de F1 né en 1949, il est victime d'un très grave accident le 1<sup>er</sup> juillet 1976 lors du Grand Prix d'Allemagne, il reprend le volant 6 semaines après avoir été brûlé au visage et aux poumons.

## POUR APPROFONDIR

- Alessandro Barrico, *Cette histoire-là*
- Philippe Besson, *Vivre vite*
- Sagan, *Avec mon meilleur souvenir* « La vitesse »
- Tom Wolfes, *L'Étoffe des héros*
- Roland Barthes, *Mythologies* « La Nouvelle Citroën »
- Jean-Philippe Domecq, *Ce que dit la vitesse*
- Jan De Bont, *Speed*
- Rob Cohen, *Fast and Furious*
- Jean-Luc Godard, *À bout de souffle*
- Ron Howard, *Rush*
- Lee H. Katzin, *Le Mans*
- John Lasseter, *Cars*
- Nicholas Ray, *La fureur de vivre*

Avec l'avion vient le temps de «l'accomplissement de la vitesse<sup>1</sup>». Tout comme la voiture, il connaît lui aussi ses célébrations cinématographiques (*Top Gun*, *Aviator*, *Turbulences en plein vol*, *Turbulences à 30000 pieds*, *In the Air...*) auxquelles on peut adjoindre la série plus récente des films qui se déroulent dans l'espace : *Seul sur Mars*, *Gravity*, *Interstellars* ces plus ou moins dignes héritiers de *2001 : l'Odyssée de l'espace*. Nous sommes alors dans l'exploration des possibles qu'offre la maîtrise par l'humain d'une vitesse prodigieuse, possibles explorations de nouveaux territoires, voire d'espaces à conquérir, possibles avancées technologiques. Déjà Kubrick postule qu'atteindre Jupiter ne sera envisageable que grâce à l'intelligence artificielle.

La vitesse fait donc partie intégrante du grand mythe du progrès, qui anime la civilisation occidentale depuis les <sup>xviii</sup>e et <sup>xix</sup>e siècles. L'idée sous-jacente, c'est que nous allons grâce à lui vers un avenir toujours meilleur. Plus vite nous allons vers cet avenir meilleur, et mieux c'est, naturellement. Dans cette optique, les communications et les échanges se sont multipliés ainsi que toutes sortes de technologies qui ont permis de créer des transports rapides. Nous sommes dans une époque où la rapidité s'est imposée, où le rythme s'est accéléré faisant de l'expression «À toute vitesse!» un mot d'ordre intégré par tous. Car la vitesse permet de se déplacer plus rapidement : le tour du monde ne s'effectue pas en 80 jours comme l'avait rêvé Jules Verne mais on rallie l'autre bout de la planète un 24 heures d'avion, et toujours grâce à la vitesse on peut préciser à qui de droit qu'on est bien parvenu à destination à peine l'atterrissage effectué. Enfin, grâce à la vitesse, on produit davantage et plus vite. Dans une société capitaliste et libérale, que demander d'autre ?

1. Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse*, Gallimard, Bibliothèque des histoires, 1995.