

Cours 3 : Vitesse, espace, temps et perception.

« La modernité et les progrès techniques modifient notre rapport au temps et à l'espace. »

ETAPE 1 : Approches théorique et historique.

Document n°1 : Sources : Almanach Royal et National an IX et 1830 (diligence 1800 et 1830) ; Annuaire des Postes, 1840 (malle-poste 1840) ; Guide Choix 1870 et 1890 (train 1870)

De Paris à :	Km	Au pas en jours ¹	En diligence en heures		En malle- poste en heures	En train en heures et minutes
			1800	1830	1840	1870
Amiens	130	2,5 jours		15 heures	10 heures	2 h 10
Angoulême	451	8,5 jours		48	30	8 h 06
Besançon	405	7,5 jours	120 heures	72	33	7 h 58 (1890)
Bordeaux	561	10,5 jours	180	72	40	10 h 55
Brest	581	11 jours		108	44	16 h 10
Caen	234	4,5 jours	36	24	14	5 h 18
Calais	274	5 jours	60	36	18	5 h 30
Châlons-en- champagne	192	3,5 jours		22	13	3 h 23
Charleville- Mézières	234	4,5 jours	60	30	18	5 h 22
Chartres	90	1,5 jours	24	12	8	1 h 41
Clermont-F.	382	7 jours	108	72	35	8 h 28 (1890)
Dijon	323	6 jours		60	25	5 h 47
Genève	519	9,5 jours	168	84		11 h 55
Le Havre	211	4 jours		24	14	4 h 48
Lille	223	4 jours	48	28	18	4 h 30
Lyon	470	8,5 jours	108	78	36	9 h 17
Metz	312	6 jours	36	44	23	7 h 33 (1890)
Mulhouse	467	8,5 jours		72	37	11 h 20
Nancy	308	5,5 jours		48	24	7 h 03
Nantes	393	7,5 jours	96	60	30	8 h 27
Orléans	132	2,5 jours	24	12	9	2 h
Périgueux	486	9 jours		84		10 h 40
Reims	155	3 jours	36	17	13	3 h 15
Rennes	360	6,5 jours	96	60	26	7 h 55
Rouen	123	2,5 jours	24	14	8	2 h 40
Strasbourg	448	8,5 jours	108	72	36	10 h 10
Toulouse	681	12,5 jours	192	108	54	20 h 02
Tours	234	4,5 jours		27	16	4 h 31
Troyes	158	3 jours	36	24		3 h 41

Document n°2 : STUDENY, Christophe. *Une histoire de la vitesse : le temps du voyage* In : *Mobilités et temporalités* [en ligne]. Bruxelles : Presses de l'Université Saint-Louis, 2005 (généré le 14 novembre 2019). Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/pu/sl/10776>

Pour conclure sur ce lien entre mobilités et temporalités, on peut constater, dans une crise de la conscience européenne au XVIII^e siècle, le passage du statique au dynamique. La France préindustrielle semble pourtant figée, traditionnellement, dans un monde de lenteur. Malgré une cartographie éloquentes sur les progrès des transports depuis la mise en place des turgotines, on conserve le cliché d'un pays installé dans une somnolence tenace. Influencés par nos rythmes de vie et nos habitudes locomotrices, nous ne mettons plus en cause l'évidence de cette connivence entre mécanique et vitesse : celle-ci ne naît pas pourtant avec les chemins de fer, même si le rail prolonge et amplifie le mouvement lancé. Tout se passe comme si les diligences puis la malleposte jouaient le rôle d'initiation à la vitesse, de domestication d'une rapidité animale dont le souvenir, avec les ruptures successives entraînées par le rail, l'automobile et l'avion, insensiblement s'efface. Le développement parallèle des cabriolets dans les rues, des diligences sur les routes et des montres de poche, dans le deuxième tiers du XVIII^e siècle, montre bien l'essor simultané des moyens de mesurer le temps, de réduire les distances et raccourcir les délais. Ce que Madame de Genlis observe avec les mœurs « anglo-révolutionnaires », cette préoccupation insolite, l'œil sur la montre, Tocqueville le perçoit dans l'impatience américaine : cette agitation nouvelle trouve sa source dans la trépidation incessante d'une âme inquiète, prémices de l'homme pressé.

Il faut se méfier de nos propres habitudes de transport, qui conditionnent notre point de vue. Spontanément nous considérons les progrès des transports comme allant de soi, le calcul des moyennes horaires est devenu une seconde nature avec les tableaux de progression en enfléchures, les courbes de performance en forme de corne d'abondance. Asservis au train des machines, à notre insu souvent nous obéissons à des impératifs techniques. Façonnés par cette approche nous avons facilement tendance à juger l'histoire à l'aune de notre propre allure. La « grande vitesse » reste pourtant une notion toute relative, variant sans cesse depuis deux siècles et nous faisant oublier le rythme du pas. Nous avons peine à croire aujourd'hui, avec la disparition de la traction animale dans notre horizon quotidien, que le galop de la malle-poste ait pu constituer un jour une véritable performance.

Document n°3 : Kevin Hannam, « Mobilités et événementialisation : Dubaï, ville de la vitesse », *Via* [En ligne], 14 | 2018, mis en ligne le 20 décembre 2018, consulté le 14 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/viatourism/3359> ; DOI : 10.4000/viatourism.3359

Dans son ouvrage *What is the Future ?*, John Urry (2016) explique que les visions du futur sont souvent polémiques et chargées d'intérêts divers, spécialement lorsqu'il s'agit des générations futures. Il décrit également la *ville de mobilité rapide*, dont Dubaï est une illustration, dans laquelle les personnes vivent des vies intensément mobiles et dont les réseaux sont prioritairement organisés pour permettre aux élites d'y accéder et d'y circuler rapidement. Sur le plan architectural, Dubaï est devenue synonyme de grands projets emblématiques. Nadkarni et Heyes (2016, 214) affirment que « le plan stratégique de Dubaï ... a cherché à la différencier de la plupart de ses pairs mondiaux en favorisant constamment la démesure ». [...]



Ryn88668, Travail personnel, Hyperloop, « Quintero One Capsule », 9 juillet 2019, CC BY-SA 4.0. Source : [Wikipedia.org](https://fr.wikipedia.org/wiki/Hyperloop).

La devise de la famille régnante dubaïote - *Construis-le et ils viendront* - a contribué à en faire rapidement une destination de niveau mondial. La version conte de fées du développement de Dubaï fait remonter son origine à un petit village de pêcheurs et à un comptoir commercial dans les années 50, pour aboutir à cette ville qui, en 2017, était la quatrième au monde en termes de visites, avec plus de 16 millions de visiteurs internationaux (Millington, 2018). En réalité, dans les années 60, les premiers revenus du pétrole furent consacrés à draguer les chenaux et la rivière pour permettre aux grands porte-conteneurs d'accéder au port. Ceci permit une augmentation du trafic cargo à Dubaï et renforça sa position de leader en tant que plateforme commerciale et de ré-export sur la péninsule arabe (Dubaï ae, 2018). Ainsi, la deuxième vague de prospérité à Dubaï provint de la mobilité des biens, tandis que la troisième provint du tourisme et du développement immobilier, c.-à-d. les mobilités du capital et des personnes. Dubaï est indiscutablement devenue un *hub* touristique et une destination luxueuse de premier plan. En 2017, plus de 88 millions de passagers transitèrent par l'aéroport international de Dubaï, qui a conservé sa place d'aéroport le plus fréquenté au monde (Coffey, 2018). Mais l'enjeu n'est pas tant celui des volumes que celui de la vitesse à laquelle Dubaï fonctionne en termes de développement et de mobilités. D'autres villes sont également en plein boom aux Etats-Unis et en Chine (Wegmann et Jiao, 2017), mais le modèle de développement de Dubaï se caractérise par un rythme de construction très élevé, vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Premièrement, il nous faut prendre la mesure de la vitesse de développement. Dubaï est une ville hautement mobile sur le plan de son rythme de développement ; il y a trente ans, elle n'était encore qu'un désert (Krane, 2009). Comme Sampler et Eigner (2003, 24) l'indiquent, « la notion de vitesse est omniprésente, des courses de chevaux aux chantiers de construction effrénés. » La vitesse de développement est le résultat des politiques volontaristes mises en place par la famille régnante pour « rattraper » le monde développé (Sampler et Eigner, 2003 ; Hvidt, 2009). Contrairement à ce qui se passe dans de nombreux pays occidentaux, c'est le Gouvernement, et non le secteur privé, qui conduit le développement de Dubaï. Les entrepreneurs privés dubaïotes sont financièrement forts mais politiquement faibles. L'évidente obsession de la vitesse est le fait des membres de la famille régnante qui sont connus pour être des décideurs rapides, impatientes d'obtenir des résultats.

Document n°4 : CNEWS.fr, « Hyperloop : des tests du train à 1.200 km/h dès l'an prochain à Toulouse », 27 juin 2019. URL : <https://www.cnews.fr/france/2019-06-27/hyperloop-des-tests-du-train-1200-kmh-des-lan-prochain-toulouse-855014>

La société américaine Hyperloop Transportation Technologies (HTT) a annoncé mercredi 26 juin que des essais, avec des passagers, de son train à très grande vitesse - pouvant aller jusqu'à 1.200 km/h - devraient être réalisés dès l'an prochain. Ils auront lieu sur son centre de recherches à Toulouse (Haute-Garonne), où l'entreprise est présente depuis 2017. [...] L'entreprise a prévu ensuite de faire construire son système final à Abou Dhabi, aux Emirats arabes unis. HTT a même annoncé en janvier dernier que son Hyperloop entrera dans une phase opérationnelle dans la capitale émiratie en 2020. Elle a prévu d'y exploiter un tronçon de 10 km sur la route de 150 km reliant Abou Dhabi à Dubaï, et ce avant l'ouverture de l'Exposition universelle de 2020 à Dubaï (octobre 2020-avril 2021).

ETAPE 2 : Approche complémentaire : Relativité de la vitesse.

Document n°5 : Jim Abrahams et David Zucker, *Top Secret*, 1984. URL : https://www.youtube.com/watch?v=NJ_Lk9mza1Y

Einstein...

« Placez votre main sur un poêle une minute et ça vous semble durer une heure. Asseyez-vous auprès d'une jolie fille une heure et ça vous semble durer une minute. C'est ça la relativité. »

Document n°6 : STUDENY, Christophe. *Une histoire de la vitesse : le temps du voyage* In : *Mobilités et temporalités* [en ligne]. Bruxelles : Presses de l'Université Saint-Louis, 2005 (généré le 14 novembre 2019). Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/pusl/10776>

Paradoxe de ce temps fléché : plus les délais sont réduits, plus ces durées écourtées paraissent pesantes. Le voyage actuel se déroule dans un emboîtement de temporalités : le calcul du temps de parcours, centré sur l'heure d'arrivée, le refus du retard, le souci de performance de la moyenne, tout en cumulant les activités, travailler, lire ou manger tout en se déplaçant. La durée passée ainsi dans les trajets n'est pas homogène : elle renvoie à des moments forts, une intensité ou un ennui, des cadences (à pied le battement des jambes, en train le défilé des poteaux). Trois heures : c'est le périmètre d'un canton à pied, d'un continent en supersonique. L'expérience du transport s'inscrit dans cet irrépressible processus d'accélération de l'Histoire, qui entraîne l'accoutumance du passager et l'oubli des rythmes millénaires de la civilisation de la lenteur.

ETAPE 3 : Ecriture personnelle.

« La « grande vitesse » reste pourtant une notion toute relative, variant sans cesse depuis deux siècles et nous faisant oublier le rythme du pas. » Montrez que la vitesse est relative.

[Alinéa Tout d'abord,] §1	
[Alinéa Ensuite,] §2	
[Alinéa Enfin,] §3	