

> CORPUS

1. Sylvain VENAYRE, « La révolution de la vitesse », *L'Histoire*, n° 425-426 « XIX^e siècle, le monde est à nous ! », juillet 2016.
2. Tristan GARCIA, *La Vie intense, une obsession moderne*, Éditions Autrement, collection « Les Grands Mots », 2016.
3. Enki BILAL, « Enki Bilal "On fait du surplace au beau milieu de l'accélération" », *Rencontres philosophiques*, 23^e édition, *Le Monde*, propos recueillis par Frédéric POTET, octobre 2011.
4. Victor HUGO, *En voyage, France et Belgique*, 1837.

■ Document 1 : Sylvain VENAYRE, « La révolution de la vitesse », *L'Histoire*, n° 425-426 « XIX^e siècle, le monde est à nous ! », juillet 2016

Alors même que la sûreté des communications et le poids inouï des charges désorientaient les transporteurs furent les aspects majeurs de la révolution des transports, une donnée temporelle pourtant sur toutes les autres : la vitesse. Dès les années 1820, Chateaubriand consignait ce qui était alors le désir le mieux partagé, dès qu'on songeait aux déplacements : « Les distances ? Elles ont disparu » (*Voyage en Amérique*, 1827). Rien ne donne mieux à voir l'expression de ce désir que la passion avec laquelle fut suivie, en Amérique et en Europe, la compétition pour le navire le plus rapide à travers l'Atlantique Nord. Des 15 jours, 10 heures et 30 minutes du *Great Western*, en 1838, aux 4 jours, 10 heures et 51 minutes du *Mauretania*, en 1909, chaque progrès, chaque minute gagnée fut abondamment commentée et célébrée par la presse.

À partir des années 1870, on se mit à parler « Ruban bleu » pour désigner le vainqueur de cette course imaginaire, dans laquelle s'illustrèrent surtout des Britanniques et des Américains, en attendant le moment allemand de la Belle Époque. Il n'y a guère de doute que cet effort pour réduire les distances transatlantiques entre l'Europe et les États-Unis ait contribué à donner corps, à cette époque, à la notion d'« Occident » – et ce d'autant plus que, dans les mêmes temps, l'inégal développement des voies ferrées tendait à opposer une Europe du cheval de trait, à l'est, et une Europe du cheval de fer, à l'ouest.

Cette course à la vitesse ne passait pas nécessairement par les grandes innovations techniques du XIX^e siècle. Les clipper, ces voiliers remarquables aux belles formes effilées, construits pour aller le plus vite possible et non pour transporter le plus de charge, en témoignèrent avec une élégance dont on devait se souvenir longtemps. En 1866, cinq clipper s'affrontèrent ainsi dans une « grande course du thé » pour rapporter de Chine à Londres la première récolte de l'année, dans un spectacle dont rendirent compte avec ferveur les journaux britanniques. De telles manifestations s'inscrivent assurément dans la géologie des grandes courses transocéaniques à la voile inventées par le XIX^e siècle.

Les exploits techniques étaient alors célébrés avec une passion qui dit assez la force du désir qui animait les acteurs de la révolution des transports. Les lignes de chemin de fer les