Éloge de l'écrivain visionnaire

Ici, je veux réunir quelques brefs textes d'écrivains visionnaires.
Des écrivains qui, implicitement ou explicitement, ont décrit ce que d'autres n'ont vu que bien plus tard. Personne, ou presque, n'avait prêté attention à leurs idées. Des décennies, voire un siècle plus tard, d'autres auteurs sont venus, parfois habillés d'une aura académique, pour poser comme thèse scientifique ce que ces écrivains visionnaires avaient vu, pour y attacher leurs noms et y gagner leur célébrité.

Henry David Thoreau et la pensée de la vitesse généralisée.

Le philosophe **Ivan Illich** (1926-2002) est connu pour ses critiques des *institutions* (notamment dans le domaine de l'enseignement), des soit-disantes *économies d'échelle* qui les justifient, et de l'*aliénation* qui les caractérise. Il a développé le concept de *contre-productivité.*
Dans le domaine des déplacements et de la mobilité, il est connu pour avoir popularisé, sans la nommer, la notion de **vitesse généralisée** (*Energy and Equity,* 1974), due aux travaux de Jean-Pierre Dupuy (*À la recherche du temps gagné,* publié en annexe du livre d'Illich, 1975). Au temps de trajet, il faut ajouter celui nécessaire pour acquérir, entretenir et faire fonctionner le moyen de transport utilisé (train, vélo, voiture...), c'est-à-dire le temps de travail pour pouvoir payer ces dépenses. Pour Illich, et ses adeptes, le moyen le plus rapide est le vélo. Plusieurs auteurs ont poussé plus loin ces analyses, tel Frédéric Héran (*À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité,* 2009), ce dernier en intégrant le coût des externalités.

Or, **120 ans avant Illich (et Dupuy), Henry David Thoreau,** dans *"Walden, Life in the Woods"* (1854), avait théorisé la vitesse généralisée.

Pour les citations, en anglais et en français, je me base sur l'édition bilingue (Aubier, Domaine Anglais bilingue), avec la traduction française de G. Landré-Augier, originalement publiée en 1967.

Page 140, dans le chapitre "economy", Thoreau écrit :

One says to me, "I wonder that you do not lay up money; you love to travel; you might take the cars and go to Fitchburg to-day and see the country". But I am wiser than that. I have learned that the swiftest traveller is he that goes afoot. I say to my friend, Suppose we try who will get there first. The distance is thirty miles ; the fare ninety cents. That is almost a day's wages. I remember when wages were sixty cents a day for laborers on this very road. Well, I start now on foot, and get there before night ; I have travelled at that rate by the week together. You will in the mean while have earned your fare, and arrive there some time to-morrow, or possibly this evening, if you are lucky enough to get a job in season. Instead of going to Fitchburg, you will be working here the greater part of the day. And so, if the railroad reached round the world, I think that I should keep ahead of you ; and as for seeing the country and getting experience of that kind, I should have to cut your acquaintance altogether.

Et, un peu plus loin, page 142 :

This spending of the best part of one's life earning money in order to enjoy a questionable liberty during the least valuable part of it, reminds me of the Englishman who went to India to make a fortune first, in order that he might return to England and live the life of a poet.

Ce qui donne en français, dans le chapitre "économie"

On me dit, « je m'étonne que vous ne mettiez pas de côté votre argent ; vous aimez à voyager ; vous pourriez prendre le train, aller à Fitchburg aujourd'hui pour voir du pays ». Mais je suis plus sage. J'ai appris que le voyageur le plus rapide est celui qui va à pied. Je dis à mon ami, essayons de voir lequel de nous deux arrivera le premier. La distance est de trente milles ; le prix du billet est de quatre-vingt-dix cents ; c'est presque le salaire d'une journée de travail. Je me souviens du temps où les ouvriers touchaient soixante cents par jour en travaillant sur ces mêmes voies. Eh ! bien, je pars à pied maintenant, et j'arriverai avant la nuit ; j'ai voyagé à cette vitesse des semaines entières. Vous, vous aurez pendant ce temps gagné de quoi payer votre billet, pour arriver demain à un certain moment, ou peut-être ce soir si vous avez la chance de trouver du travail à temps. Au lieu d'aller à Fitchburg, vous resterez travailler ici pendant presque toute la journée. Et ainsi, si le chemin de fer faisait le tour du monde, je crois que je garderais mon avance sur vous ; et quant à voir le pays, et à acquérir par là un peu d'expérience, il faudrait que nous rompions complètement.

Et plus loin :

Cette façon de passer la meilleure partie de sa vie à gagner de l'argent afin de jouir d'une liberté douteuse durant l'autre partie, celle qui a le moins de valeur, me rappelle l'Anglais qui partit aux Indes faire fortune d'abord, afin de retourner en Angleterre et d'y vivre la vie d'un poète.

Thoreau additionne le temps du trajet au temps de travail nécessaire pour payer le moyen de transport. C'est la définition même de la vitesse généralisée, popularisée par Ivan Illich un siècle plus tard.

Honoré (de) Balzac comme penseur de l'automobilité.

Reculons encore vingt ans dans le temps, et changeons de continent, de Thoreau, Massachusetts, en 1854, à Balzac, France, en 1834. À la différence de Thoreau, avec Illich (1974), je ne peux identifier d'auteur contemporain précis, à mettre dans la continuité intellectuelle, voire scientifique de Balzac. Les idées formulées par Balzac sous forme littéraire sont aujourd'hui plus ou moins portées par différents auteurs qui cherchent à comprendre l'automobilité, en dépassant les analyses trop rationnelles des comportements irrationnels des automobilistes, qui répondent à une grande diversité de motivations autres que celles du déplacement.
Pourquoi préférons-nous l'automobile, même quand elle ne nous fait pas gagner (autant) de temps ? Balzac a quelques idées.

Honoré (de) **Balzac** (1799-1850) n'a pas connu l'automobile, dont la préhistoire est certes ancienne (1672), mais dont la véritable invention date du dernier quart du dix-neuvième siècle. Toutefois, dans *"Le Père Goriot"*, publié en 1834, il décrits plusieurs phénomènes liés à l'automobilité, mais qu'on a mis très longtemps — jusqu'à la fin du vingtième siècle — à voir et comprendre. L'histoire du *Père Goriot* se passe en 1819. Soit un siècle avant que les automobiles aient envahi toutes les rues, les chemins et les chaussées. Balzac nous raconte toutefois avec précision la psychologie de l'automobiliste (ou du piéton qui voudrait l'être), pourquoi il préfère la voiture à la marche à pied.

L'histoire — Eugène de Rastignac, jeune étudiant, veut réussir dans la société parisienne. Sans le sou — pour payer ses études et sa vie parisienne, il exploite ses parents en ses sœurs, restés en Charente —, il loge dans une modeste pension rue Neuve-Sainte-Geneviève (aujourd'hui rue Tournefort, 5ème). Grâce au soutien d'une cousine lointaine, il a réussi à se faire inviter à un bal, où il fait la connaissance de la comtesse Anastasie de Restaud.
Le lendemain, il se rend à pied chez elle, rue du Helder (au 9ème, soit une distance d'environ 4 km).

Page 117 (de l'édition "Classiques Garnier", 2008), nous lisons :
Eugène marchait avec mille précautions pour ne se point crotter, mais il marchait en pensant à ce qu'il dirait à madame de Restaud.
Puis: *Il se crotta, l'étudiant, il fut forcé de faire cirer ses bottes et brosser son pantalon au Palais-Royal. « Si j'étais riche, se dit-il en changeant une pièce de trente sous qu'il avait prise en cas de malheur, je serais allé en voiture, j'aurais pu penser à mon aise. » Enfin il arriva rue du Helder et demanda la comtesse de Restaud. Avec la rage froide d'un homme sûr de triompher un jour, il reçut le coup d'œil méprisant des gens qui l'avaient vu traverser la cour à pied, sans avoir entendu le bruit d'une voiture à la porte. Ce coup d'œil lui fut d'autant plus sensible qu'il avait déjà compris son infériorité en entrant dans cette cour, où piaffait un beau cheval richement attelé à l'un de ces cabriolets pimpants qui affichent le luxe d'une existence dissipatrice, et sous-entendant l'habitude de toutes les félicités parisiennes.*

Page 302, Eugène de Rastignac et la baronne Delphine de Nucingen (la sœur d'Anastasie de Restaud) se rendent au bal. Eugène essaie d'attirer l'attention de la baronne sur son père (le Père Goriot), qui est mourant. Elle répond *« Nous causerons de mon père en allant au bal. Il faut partir de bonne heure ; si nous sommes pris dans la file de voitures, nous serons bien heureux de faire notre entrée à onze heures. »*

Page 317, le Père Goriot, mourant, se plaint d'avoir gâté ses deux filles (Anastasie de Restaud et Delphine de Nucingen) : *« Je leur ai toujours permis de satisfaire leurs fantaisies de jeune fille. À quinze ans, elles avaient leur voiture ! Rien ne leur a résisté. »*

L'analyse de l'automobilité que fait Balzac — ou plutôt de la *voiture*-mobilité — est claire. La principale motivation n'est pas la vitesse ou l'évitement de la fatigue, elle est un peu le confort (*"je serais allé en voiture, j'aurais pu penser à mon aise"*), mais elle est avant tout la perception : l'image de soi et celle qu'on donne aux autres, *"les gens qui l'avaient vu traverser la cour à pied, sans avoir entendu le bruit d'une voiture à la porte"*. La voiture est décrite comme une fantaisie... *"de jeune fille. À quinze ans, elles avaient leur voiture !"* Et il est essentiel d'arriver au bal en voiture — là où tout le monde se fait une idée de qui vous êtes : votre compagnie, votre voiture, votre cheval, c'est-à-dire, pour reprendre cette autre citation, *"un beau cheval richement attelé à l'un de ces cabriolets pimpants qui affichent le luxe d'une existence dissipatrice, et sous-entendant l'habitude de toutes les félicités parisiennes"*. Même quand on doit partir avant l'heure, pour ne pas être *"prise dans la file de voitures"*. **La voiture n'est pas un moyen de déplacement** — ou, nuance, elle n'est pas qu'un moyen de déplacement —**, elle est surtout une apparence, un apparat.**

Un autre passage intéressant se trouve dans *"Le Colonel Chabert"*, publié deux ans plus tôt, en 1832. Cette histoire se passe en 1817, sous la Restauration.

L'histoire — Le colonel Chabert a été tué lors de la bataille d'Eylau, ou plutôt : il a été déclaré mort, et est devenu un héros. Revenu à Paris, il veut reconquérir son identité, son rang, son épouse (remariée à un comte) et son patrimoine. Or, il vit et est habillé comme un pauvre. Le colonel s'adresse à un avoué, maître Derville, qui lui fait confiance, et se fait fort de pouvoir gagner l'affaire. L'avoué lui organise un rendez-vous avec sa "veuve" (qui ne veut pas vraiment de ces "retrouvailles", mais y est contrainte), lors de laquelle le colonel Chabert doit être reconnaissable et présentable, conforme à son "rang".

Page 382 (de l'édition "Classiques Garnier", 2008), nous lisons :
Huit jours après les deux visites que Derville avait faites, et par une belle matinée du mois de juin, les époux, désunis par un hasard presque surnaturel, partirent des deux points les plus opposés de Paris, pour venir se rencontrer dans l'Étude de leur avoué commun. Les avances [financières] *qui furent largement faites par Derville au colonel Chabert lui avaient permis d'être vêtu selon son rang. Le défunt arriva donc voituré dans un cabriolet fort propre. Il avait la tête couverte d'une perruque appropriée à sa physionomie, il était habillé de drap bleu, avait du linge blanc, et portait sur son gilet le sautoir rouge des grands officiers de la Légion d'honneur. En reprenant les habitudes de l'aisance, il avait retrouvé son ancienne élégance martiale. Il se tenait droit.*

Le verbe *"voiturer"* (construit à l'image d'*"habiller"*) ouvre une série de qualifications relatives à l'apparence. Le *"cabriolet fort propre"* sert moins à réduire la distance géographique (*"des deux points les plus opposés de Paris"*) que la distance sociale entre les deux époux, voire entre le colonel et son identité perdue sur le champ de bataille.

John Steinbeck, la classe créative et la gentrification.

Avec John Steinbeck, nous quittons le domaine de la mobilité et des déplacements pour entrer dans celui du développement urbain (et de la *mobilité résidentielle*) : Richard Florida, ville et classe créatives et gentrification sont les noms et concepts souvent cités.

Richard Florida (1957) a eu le talent et le coup de génie d'écrire le livre que tout le monde attendait. *Tout le monde*, dans le domaine des politiques urbaines. Un livre qui caresse les lecteurs, les décideurs et les experts dans le sens du poil : *vous êtes le levain des villes, qui sont le véritable moteur de l'économie*. [En France, Laurent Davezies a eu une idée et une attitude comparables.] *The Rise of the Creative Class* (2002) lie le développement des villes à la présence et aux activités d'une **classe créative**, souvent traduite par classe bien payée. C'est-à-dire celle à laquelle Florida appartient lui-même, et à laquelle appartient son public — sa clientèle. Gâtez la classe créative, donnez-lui ce qu'elle réclame, cadre de vie, ambiance urbaine, arts, enseignement et culture. Et mobilité internationale, voire intercontinentale. Sa présence, ses activités, l'argent qu'elle gagne et dépense fera la richesse de tous. La vieille théorie du ruissellement (William Jennings Bryan, 1896), qu'on connaît aussi du président français Emmanuel Macron, n'est pas loin. Richard Florida — mais aussi Charles Landry, vingt ans plus tôt, *A Creative City* (1980) — a théorisé et popularisé ce que beaucoup de responsables politiques faisaient depuis des décennies. Il a en quelque sorte justifié *a posteriori* leurs décisions.

La **gentrification** est le pendant sociologique de cette action. Avec quelques nuances. Le terme a clairement deux versants : l'un regarde l'arrivée de groupes sociaux plus riches, et leurs effets bénéfiques sur le fonctionnement de la ville (on retape des maisons, de nouveaux commerces et services se développent, les recettes fiscales augmentent, etc.), l'autre l'exclusion rampante des populations en place, qui subissent la hausse des loyers ou des prix de

l'immobilier, la disparition de leurs commerces et services, voire (dans certains systèmes fiscaux, comme aux États-Unis) la hausse de leurs impôts.

Monterey (Californie) était une petite ville de pêcheurs sur la Côte Pacifique. Le poisson y était nettoyé et conditionné en conserves — *Cannery Row in Monterey in California is a poem, a stink, a grating noise, a quality of light, a tone, a habit, a nostalgia, a dream* (John Steinbeck). Pour diverses raisons, parmi lesquelles la qualité de la lumière et des couleurs, mais aussi les ravages causés par le tremblement de terre et les incendies de 1906 à San Francisco, de nombreux artistes, peintres et ensuite écrivains *sans le sou* se sont installés à Monterey au début du vingtième siècle.

John Steinbeck (1902-1968) n'est pas un de ces auteurs *migrants*, car il y est (presque) né, à Salinas, à vingt-cinq *miles* de la côte, ses parents ayant une maison à Pacific Grove (Monterey). Il a vécu longtemps et plusieurs fois dans cette région, qu'il a rendu célèbre dans des livres tels *Tortilla Flat* et *Cannery Row.* Voilà ce qu'il écrit en 1962, à soixante ans, quand il part à le redécouverte de ses États-Unis et des lieux où il a vécu : *Travels With Charley in Search of America.*
(page 156 de l'édition *Penguin Books* de 1997, avec introduction par Jay Parini)

In my flurry of nostalgic spite, I have done the Monterey Peninsula a disservice. It is a beautiful place, clean, well run, and progressive. The beaches are clean where once they festered with fish guts and flies. The canneries which once put up a sickening stench are gone, their places filled with restaurants, antique shops, and the like. They fish for tourists now, not pilchards, and that species they are not likely to wipe out. And Carmel, begun by starveling writers and unwanted painters, is now a community of the well-to-do and the retired. If Carmel's founders should return, they could not afford to live there, but it wouldn't go that far. They would be instantly picked up as suspicious characters and deported over the city line.

John Steinbeck nous apprend que la gentrification, causée par une (véritable) classe créative (*in casu* les peintres et les écrivains), finit par exclure cette même classe créative.

Jef Van Staeyen, Lille, janvier 2018