

LES SPORTS MODERNES n°3

Société, Culture, Temporalité, Territoire

2025

Vitesse

**Compétition, performance
et accélération dans le sport**

LES SPORTS MODERNES n° 3

Société, Culture, Temporalité, Territoire

2025

Vitesse

**Compétition, performance
et accélération dans le sport**

© Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports (AvaHs)
c/o Grégory Quin
Institut des Sciences du sport de l'Université de Lausanne
Université de Lausanne
CH-1015 Lausanne

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2025
Rue du Tertre 10
CH-2000 Neuchâtel
www.alphil.ch
www.alphilrevues.com

N° 3, 2025
DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01

ISSN papier 2813-5776
ISSN numérique 2813-5784

ISBN 978-2-88930-699-2
ISBN PDF 978-2-88930-700-5
ISBN Epub 978-2-88930-701-2

Adhésion à l'AvaHs

60 CHF, comprenant l'abonnement à la revue *Les Sports Modernes*.

Vente directe et librairie (abonnements ou numéros individuels)

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses
Rue du Tertre 10
2000 Neuchâtel
commande@alphil.ch

Vente version électronique (abonnements ou numéros individuels)

www.alphilrevues.com
www.libreo.ch

Photographie de couverture

Chute lors de la course de côte Herisau-Schwellbrunn, entre 1929 et 1935
© Museum Herisau, Appenzell Rhodes-Intérieures

Graphisme

Nusbaumer-graphistes, www.nusbaumer.ch

Responsable d'édition

Marie Manzoni, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

LES SPORTS MODERNES

Société, Culture, Temporalité, Territoire

Publié avec le concours de
l'Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports

Directeurs de rédaction

Christophe Jaccoud, Grégory Quin

Comité de rédaction

Daniel Anker, Ingrid Brühwiler, Hans-Dieter Gerber, Manuela Maffongelli,
Marco Marcacci, Kevin Tallec Marston, Claire Nicolas, Laurent Tissot, Philippe Vonnard

Correspondant-e-s

Daphné Bolz, Kateryna Chernii, Sylvain Dufraisse, Francesco Garufo, George Kioussis,
Lindsay Krasnoff, Jörg Krieger, Rahul Kumar, Rafael Matos-Wasem, Diego Murzi,
Juan Antonio Simon Sanjurjo, Nicola Sbeti, Amanda Shuman, Matthew Taylor, Fernando Segura Trejo

Correspondance

Revue *Les Sports Modernes*
Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports
c/o Grégory Quin
Institut des sciences du sport de l'Université de Lausanne
Bâtiment Synathlon
CH-1015 Lausanne
lessportsmodernes@avahs.net

Adhésion

Les adhésions sont annuelles, d'un montant de 60 CHF, et comprennent un abonnement
à la revue *Les Sports Modernes*. Elles peuvent être souscrites auprès
de *l'Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports (AvaHs)* :

Association pour la valorisation des archives et de l'Histoire des sports
c/o Grégory Quin
Institut des sciences du sport de l'Université de Lausanne
Bâtiment Synathlon
CH-1015 Lausanne

Par virement bancaire

IBAN : CH 21 0076 7000 C548 3333 9

BIC : BCVLCH2LXX

Nom et adresse du compte :

Association AvaHs

Université de Lausanne

1015 Lausanne

Banque : Banque Cantonale Vaudoise,
place Saint-François 14, Case postale 300, CH-1001 Lausanne

Par QR-Code



SOMMAIRE

Éditorial	7
Christophe Jaccoud , Laurent Tissot	
Compétition, performance et accélération dans le sport	8
Laurent Tissot , Christophe Jaccoud	

Partie 1 - Compétition, performance et accélération dans le sport

When Speed Becomes a Value. Reflections on Political Cultures and Dominant Ideologies Beyond Sport	15
Grégory Quin	
Pferdestärken. Paliorennen der italienischen Renaissance und das Erlebnis der Geschwindigkeit	27
Christian Jaser	
Faire corps avec le monde jusqu'à toucher le ciel La marche chez Gustave Roud	41
Claire Jaquier	
Geschwindigkeit und die Beschleunigung der Bewegung	53
Susanne Stacher	
Anachronies des vitesses en terres mancelles?	69
Matthieu Flonneau	
De l'essor de la lenteur dans le sport contemporain... ..	81
Christophe Gibout	
Lutter pour ce qui compte : conflits de régimes de temporalité dans des clubs de twirling bâton en Suisse	91
Dominique Malatesta , Christophe Jaccoud	
The Luanda Racetrack: The Race for the Best Racetrack in the Empire	103
Pedro David Gomes	

Partie 2 - Repères et éclairages

Grand entretien	117
Le Concorde ne fait plus rêver	
Christophe Jaccoud , Laurent Tissot	

Voir et entendre	127
Quando si poteva vincere una gara di velocità stando fermi il più o lungo possibile.....	
Marco Marcacci	
L'archivio fotografico Vincenzo Vicari.....	131
Damiano Robbiani , Manuela Maffongelli	

	S'initier à la vitesse : les expériences de Jules Jacot-Guillarmod par l'écrit et la photographie (1890-1910).....	135
	Laurent Tissot	
	Caster Semenya, la femme qui va trop vite.....	143
	Sylvain Bolt	
	Dévaler les pentes enneigées : vitesse et ski dans le cinéma en Suisse, 1900-1965.....	149
	Pierre-Emmanuel Jaques	
Faire vivre		
	Constam... ein Ingenieur der Geschwindigkeit (und des Rhythmus).....	157
	Grégory Quin , Daniel Anker	
	Luisa Rezzonico, una breve vita a tutta velocità	161
	Manuella Maffongelli	
	L'ombre et la trace	165
	Christophe Jaccoud , Grégory Quin	
Découvrir		
	« Busy Life on the Move » or Slow Iterative Self-Inquiry? Connecting Narratives of Social Acceleration With Empirical Studies of Self-Tracking.....	171
	Bastien Presset	
	La vitesse dans les arts martiaux japonais.....	177
	Loris Petris	
Découvrir... l'Automobile		
	L'interdiction des courses sur circuit en Suisse	185
	Tiphaine Robert	
	Le kilomètre lancé est né sur la route... quand St-Moritz misait sur la vitesse	191
	Grégory Quin	
	La vie vite.....	197
	Christophe Jaccoud	
	Vitesse à la brésilienne	199
	Bernardo Buarque de Hollanda	

Lire et relire, voir et revoir

Sportsgeist. Dichter in Bewegung	207
Daniel Anker	
Kein Sicherheitsbügel	209
Daniel Anker	
Le Secret de la force surhumaine	213
Natalia Gadzina	
<i>Drive to survive</i> : au-delà des 300 km/h.....	219
Sabine Jacot	
Robert Redford, le cowboy taiseux du ski alpin	231
Sven Papaux	
<i>L'Homme pressé...</i> à l'excès	235
Rafael Matos-Wasem	
Bugatti Queen.....	243
Lindsay Sarah Krasnoff	
La vitesse dans tous ses états.....	247
Laurent Tissot	
Consignes pour la rédaction des contributions	250

ÉDITORIAL

CHRISTOPHE JACCOUD

LAURENT TISSOT

Plus d'une trentaine de contributions, rédigées en quatre langues ; des autrices et des auteurs en provenance de six pays et de trois continents ; une parité de genre qui va croissant... Tels sont les moyens et les ambitions que s'est donnés le comité de rédaction pour produire et amener à la curiosité publique le présent numéro des *Sports Modernes*.

Après la montagne et la chefferie sportive, c'est le thème de la vitesse que nous avons choisi d'explorer dans ce troisième volume. Thème légitime s'il en est, thème attendu même tant il est vrai que la vitesse est une notion centrale, et même, davantage, une notion inscrite au cœur même du sport et de la pratique sportive. En un premier sens, elle constitue le critère absolu, indiscutable, de la performance, et cela dans tous les sports. Une évidence prosaïque, évocatrice d'une forme de justice propre au sport qui s'incarne dans la formule selon laquelle *c'est là où c'est le plus rapide qui gagne*.

En un second sens, et dans les pratiques sportives où l'enregistrement chronométrique n'est pas le critère absolu de la performance, la vitesse, couplée à la précision, constitue le paramètre fondamental du bon geste sportif et de son efficacité. Enfin, la logique même de

la pratique sportive s'enracine dans les valeurs hyperboliques du dépassement de soi et surtout des autres ; la culture sportive payant en quelque sorte sa dette au monde qui l'a vu naître : le monde du capitalisme, de la productivité et de la compétition généralisée.

On aimerait dire encore que ce numéro, par le nombre, la richesse et la diversité des sujets abordés, nous conforte dans l'idée, qui est aussi une ambition, que le sport est sans doute un objet de réflexion et de discussion qui donne tout leur sens à des approches ouvertes, à des formats et à des modes d'écriture originaux à l'écart des sévérités disciplinaires. C'est là sans doute la raison pour laquelle nous avons choisi de conserver ici l'architecture éditoriale et ses articulations, en deux parties bien distinctes, qui prévaut dans les numéros précédents.

Un constat s'impose au terme de cette troisième aventure éditoriale : quelle que soit la manière de parler de la vitesse, qu'on la valorise ou qu'on la critique, elle est porteuse de significations et associée à des valeurs qui excèdent la sphère sportive. En cela, et pour cela, la vitesse est profondément *politique*. Un thème qui constituera l'objet du prochain numéro, à paraître au printemps 2026.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.7

COMPÉTITION, PERFORMANCE ET ACCÉLÉRATION DANS LE SPORT

LAURENT TISSOT
CHRISTOPHE JACCOUD

Dans l'introduction de son *Petit traité de la marche en plaine*, le poète Gustave Roud dénonce, à côté de celle de l'Alpe, la mystique de la vitesse, « [d]angereuse par sa poussière avant les routes asphaltées, on peut aujourd'hui encore lui reprocher odeur et bruit. Sans compter qu'elle laisse le paysage abstrait, transparent » écrit-il encore insistant sur le fait que « la file des automobiles dominicales, pour exemple, se dissout sans traces dans le paysage : elle lui ajoute aussi peu que ses naïfs occupants lui empruntent »¹. Au moment où Roud écrit ses lignes, dans les années trente, la notion de vitesse trouve, en Suisse, une reconnaissance internationale avec la création, en 1934, du Grand Prix automobile de Suisse. Septante-six mille personnes se délectent d'un spectacle qui voit les pilotes les plus intrépides du moment s'affronter, au péril de leur vie, avec des bolides filant à plus de 150 km/h sur un circuit tracé dans la forêt de Bremgarten près de Berne². Mais qu'y a-t-il de pertinent à comparer les sentiments d'un poète amoureux des calmes campagnes, fuyant tout ce qui les menace et les enthousiastes passionnés trouvant dans les courses de vitesse les ingrédients essentiels d'une nouvelle fascination ?

Une chose : la vitesse préoccupe. Elle devient un problème de société : soit on la rejette parce que source de désagrément et de danger – et Roud n'est pas le seul à partager cette opinion – soit on la glorifie parce que source de modernité et de progrès, annonciatrice d'une plus grande maîtrise du monde, de la rapidité des échanges et des plaisirs vertigineux d'une vie animée et dynamique.

La mystique de la vitesse avait pris corps bien avant. Ainsi, et entre autres témoignages, Alessandro Barrico, dans son roman *Cette histoire-là* (2007), nous rappelle que plus de cent mille Parisiens s'étaient massés, une nuit de mai 1903, pour assister de Versailles au départ de la course Paris-Madrid. En 1909, Filippo Tommaso Marinetti publie son « Manifesto del Futurismo », qui paraît également dans *Le Figaro* en France. « *La splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse* », écrit-il³. Avec Marinetti, avec son disciple Umberto Boccioni qui peint ou sculpte des corps sportifs, la vitesse s'inscrit dans une dimension inédite, celle de l'exaltation du monde industriel moderne et d'un violent rejet du passé. Signe tangible de la puissance, elle

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.8



Figure 1 Course automobile Kandersteg-Mitholz, le 7 mai 1961. © Heinz Baumann, ETH Bildarchiv.

incarne les objectifs du fascisme mussolinien naissant auquel le poète italien fait acte d'allégeance sans sourciller. Aller vite, c'est donc dominer, c'est s'inscrire dans les échelons supérieurs de cette « dromocratie » dont nous parle Paul Virilio⁴, dans cette hiérarchie de la vitesse, au principe d'une nouvelle stratification : la classe des vitesses. Fascinés par cette progressive libération des lois de la pesanteur, ils sont nombreux à reprendre ce leitmotiv sans forcément approuver les théories fascistes. Parler de vitesse, ce n'est donc pas seulement parler de technique, mais c'est entrer dans les dimensions politiques, idéologiques, économiques, sociales, culturelles et symboliques de sociétés confrontées au bouleversement des rapports entre temps et espace.

Le sport a été particulièrement exposé à cette fascination de la vitesse. On le voit bien sûr avec l'automobile ou l'aviation. Il est vrai qu'elle en

est un de ses fondements, l'un de ses éléments porteurs. Le sport de performance constitue une sphère dans laquelle s'accomplit un modelage des corps assignés à la comparaison, à l'amélioration et à la confrontation, ainsi qu'une socialisation spécifique à l'apprentissage de la vitesse. Car la vitesse entraîne la compétition et constitue la preuve même de la victoire.

Dans un univers de pratiques qui plonge ses racines dans la Révolution industrielle et dans l'accélération des cadences, et qui a su imposer son propre système de valeurs, ce critère est incontesté et incontestable : c'est celui ou celle qui va le plus vite qui est déclaré vainqueur : à pied, à vélo, à moto, en automobile, en bateau, à skis, en patins, en bob, à cheval. À côté de la vitesse de déplacement, la vitesse d'exécution est aussi garante de la victoire. Anticiper les gestes de l'autre en accélérant les siens, faire circuler un ballon sans que l'adversaire puisse

l'intercepter, exécuter un mouvement qui exige dextérité et précision pèse beaucoup plus s'il est réalisé rapidement. La vitesse peut s'ajouter à d'autres critères – la force notamment –, les sports de combat en étant un bel exemple. Bref, la vitesse est partout. Elle conditionne les résultats, elle agit sur les choix d'équipiers, elle façonne les instruments de mesure, elle impulse des stratégies.

Un autre aspect définit cette mystique. Sous l'effet de l'accélération du progrès technologique, la vitesse ne cesse de s'accroître⁵. Aller vite est une chose, aller plus vite, voire de plus en plus vite, en est une autre. Dans l'histoire des sports, l'intérêt pour les préparations physiques et mentales, les méthodes d'entraînement, les équipements sportifs, la nutrition mais aussi les aides extérieures sous forme d'absorption d'additifs ou de substances chimiques n'ont d'autre but que d'augmenter les performances physiques et mentales, donc d'aller plus vite.

Sur ce dernier point, Paul Virilio, encore une fois⁶, nous rappelle que c'est le dédoublement de la corporéité de l'athlète qui a contribué à cet alignement du sport sur le paradigme de la vitesse : dédoublement par appareillage d'abord, ou prothèse, dédoublement par assistance médicale à la performance, ou dopage.

Faire irruption dans la mystique de la vitesse, c'est reconnaître sa centralité dans l'essor des sports, c'est prendre en compte les instruments de mesure qui la rendent vérifiable, c'est discuter des stratégies qui la rendent plus efficace, c'est étudier les limites qui s'imposent aux compétiteurs. Mais c'est aussi admettre

son élasticité dans le temps long, c'est prendre en compte les auteurs, les courants d'idées, les expressions culturelles qui ont manifesté, au cours des années, une suspicion voire un rejet des pratiques physiques modelées sur les strictes injonctions du *altius, citius, fortius*.

De Thorstein Veblen⁷ à Paul Claudel⁸, en passant par Frigyes Karinthy⁹, Ivar Lo-Johansson¹⁰, Robert Benchley¹¹ et Georges Duhamel¹² pour n'en citer que quelques-uns, plus d'un intellectuel aura manifesté son hostilité, entre la fin du XIX^e siècle et les années 1930, envers les incarnations sportives d'un monde moderne, empreint de scientisme, de matérialisme et de pragmatisme, et comme colonisé par l'omniprésence d'une économie généralisée de la vitesse à l'intérieur de laquelle championnes et champions sont érigés en héros.

Plus près de nous, et depuis quelques années, bien des constats ont été faits qui montrent le poids croissant et l'intérêt renouvelé pour des activités sportives marquées par un souci de *décélération* et la revendication à « prendre son temps » (*Slow up*). On pense ici au succès des pratiques évocatrices d'une vision douce du corps et du monde, à la diffusion de celles qui s'inscrivent dans des mobilités récréatives moins centrées sur le désir de dominer l'autre et sur le culte de la performance¹³. Des pratiques assurément porteuses de nouvelles définitions de l'excellence corporelle et d'une conception du sport qui assimile ce dernier moins à une fabrique des corps rapides qu'à un espace d'émancipation à l'intérieur duquel se construisent et s'éprouvent des expériences sociales.

Ce sont ces aspects que les rédacteurs de ce numéro aimeraient aborder dans ce numéro.

Notes

- ¹ROUD Gustave, « Petit traité de la marche en plaine », in : ROUD Gustave, *Œuvres complètes 1* (publiées sous la direction de Claire Jaquier et Daniel Maggetti) : *Œuvres poétiques*, Genève, Zoé, 2022, pp. 397-398.
- ²« Grand Prix Suisse 1934-1954 », *Berner Zeitschrift für Geschichte* 201.
- ³MARINETTI Filippo Tommaso, « Le manifeste du futurisme », *Le Figaro*, 23 février 1909.
- ⁴VIRILIO Paul, *Le sport est la propagande du progrès*, Paris, Robert Laffont, 2022.
- ⁵Philosophes et historiens se sont saisis de ce phénomène. Cf. ROSA Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010 ; BORSCHIED Peter, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt, Campus, 2004.
- ⁶VIRILIO Paul, *Le sport est la propagande du progrès*, Paris, Robert Laffont, 2022.
- ⁷VEBLEN Thorstein, *Théorie de la classe de loisir*, Paris, Gallimard, 1970.
- ⁸CLAUDEL Paul, *La crise, Amérique, 1927-1932*, Paris, Métailié, 2009.
- ⁹KARINTHY Frigyes, *Tous sports confondus*, Paris, Les Éditions du Sonneur, 2014.
- ¹⁰LO-JOHANSSON Ivar, « Mes doutes sur le sport », *Europe* 806-807, 1990.
- ¹¹BENCHLEY Robert, *L'expédition polaire à bicyclette*, Paris, Le Dilettante, 2002.
- ¹²DUHAMEL Georges, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930.
- ¹³EHRENBERG Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Hachette, 1991.



Partie

**Compétition,
performance
et accélération
dans le sport**

WHEN SPEED BECOMES A VALUE: REFLECTIONS ON POLITICAL CULTURES AND DOMINANT IDEOLOGIES BEYOND SPORT

GRÉGORY QUIN
Université de Lausanne

Abstract: Racing drivers, skiers and mountaineers each in their own way embody a sense of acceleration growing in the middle of the interwar period. They embody the new horizons of speed and contribute to the formation of a new value, achieving previously unimaginable speeds on all types of machine and terrain. In this contribution, our aim is to understand how a physical fact, speed, underwent powerful transformations to the point of becoming a cardinal value of modernity in the interwar period, a salient feature of the dominant political cultures and ideologies. Influenced by an empiricist epistemology, we will proceed from the particular to the more general, combining analyses around alpinism, skiing and other kind of sport, and focusing primarily on the Swiss Alps.

Introduction

Speed is a physical quantity in our world, a relationship between time and distance¹. We generally talk about kilometres per hour (km/h) in many of our everyday activities, from walking, which is traditionally done at around 4 to 6 kilometres per hour, to various forms of mobility: cycling, driving, taking the train or even flying (whose limits are also expressed in km/h). For aircraft, we also speak of Mach 1 for the speed of sound, but commercial experiments beyond 1000 km/h – the famous sound barrier – have been limited throughout the decades². However, in certain situations we express ourselves in metres per second or light years, and in certain contexts (in the navy or

aviation) we use knots or, in most English-speaking countries, miles per hour, in accordance with their system of measurement.

In the context of this diversity of appreciations of speed, like time³, which we cannot physically touch⁴, speed is a structuring component of our contemporary lives⁵ to the point of becoming the embodiment of an era at the turn of the twenty-first century, after a twentieth century marked by a progressive acceleration of « *the speed of social life and [a] rapid transformation of the material, social and spiritual world* »⁶. In the words of Christophe Studeny, it

« is neither a long-term need nor a recent consequence of machismo. It was first dreamt of, demanded and then conquered. We need to flush out the momen-

tum in its lair, the buried lair of a world we have lost, where the need for speed has its roots. Speed is only linear on the surface. »⁷

While, in the words of Jean-Claude Passeron, we must be wary of the supposed novelty of a theme or an object – « *the sociology of “novelties” must know that it is dragging behind it an intimate enemy, the illusion of unification by the simple labelling of the qualifier “new” printed on any object identified the day before* »⁸ – the fact remains that speed is not one of the central elements of the great canonical texts of the history and sociology of sport. In the background, with Johan Huizinga⁹, Norbert Elias, and Eric Dunning¹⁰ or Allen Guttmann¹¹, speed can be found in a history focused on the development of records¹² or in the texts of more critical currents¹³ such as Marcel Mauss, in his illustrious text on « *the notion of techniques of the body* », when he describes different running techniques from the end of the nineteenth century and sets out some principles of efficiency (of speed)¹⁴.

Following Christophe Studený's example, Laurent Vidal, as part of a project on cultural history and representations, chose to analyse slowness (as a counterpoint to speed) and the people who use it to subvert modernity¹⁵. Roger Chartier and Georges Vigarello, in their seminal text on « *Les trajectoires du sport* », published in 1982 in the journal *Le Débat*, made very little mention of speed as part of their attempt to define modern sports, speed appearing only surreptitiously in an analysis of how skiing was portrayed:

« Skiing, for example, has other media. The event is portrayed from start to finish. Skill and speed have a very circumscribed stage. The eye is fixed on an instrumented body. The publicity material is often more technical: the name of the resort as a place of welcome, which is also frequently repeated, but above all the machinery used, the equipment soon imagined to be linked to the skills of the ski racers. Once again, these devices have an influence on practices, the development of circuits followed by the “white circus”, the accumulation of meetings, training criteria, etc. »¹⁶

In this contribution, our aim is to understand how a physical fact, speed, underwent powerful transformations to the point of becoming a cardinal value of modernity in the inter-war period, a salient feature of the dominant political cultures and ideologies¹⁷. For us, this process should also enable us to counter the adage that « sport is a mirror of society », when in fact it is a powerful cog in the wheel, one of many players in the modernisation¹⁸, offering « *structured structures predisposed to function as structuring structures* »¹⁹.

Influenced by an empiricist epistemology, whose problematisations are inscribed in the documentary material itself, we will proceed from the particular to the more general, first examining a few moments of the shift towards greater recognition of speed, through a few localised examples that are part of Switzerland's Alpine space, before trying to widen the focus. Our ambition with this text is also more philosophical, based on speculations about political, economic, ideological or social dynamics that find an echo in the emergence of neoliberalism²⁰ or the rise of totalitarianism²¹.

From the foothills of Everest to the Bernina Pass

Writing about Geoffrey Winthrop Young's *Mountain Craft*, published in 1920, the British mountaineer George Mallory, who called it « *the most important book of our generation* », pointed out that the most valuable part of Young's book was the section on pace:

« the power of a steady pace (and not a headlong rush) is the best factor for efficiency in a climb. [...] By pace, he means a synthetic movement obtained by greater concentration; advancing at an imposed and more constraining rhythm, we achieve in our progress a more perfect touch, a more complete harmony with what surrounds us [...], rhythm is the necessary control and sets the limit of acceleration for a given climber. »²²

Although it is not a question of unbridled speed, the integration of this dimension has



Figure 1 The Shellstrasse, 21 August 1929. © Documentation Library St. Moritz.

marked the history of mountaineering, as it has become progressively more sport-oriented since the second half of the nineteenth century²³. Of course, improvements in equipment played a decisive role in the dynamics of innovation, as did the networks of those involved²⁴, but the new speeds achievable in mountaineering were to shake things up. On the one hand, in 1925, there was the « invention » of the *sesto grado* (or sixth grade, the ultimate difficulty rating, at the time, for mountaineering routes), the level of « the extreme limit of human possibilities », determined by the German mountaineer Willo Welzenbach and engraved in marble by Emil Solleder on the north-west face of the Civetta in the Dolomites on 7 August of the same year²⁵. On the other hand, at the turn of the 1930s, the ability to climb faster – or more « efficiently », in the words of Geoffrey Winthrop Young – provided solutions to the « last three problems of the Alps ». These

famous north faces of the Matterhorn, the Grandes Jorasses and the Eiger were conquered in 1931, 1935 and 1938 respectively. In the account given by Anderl Heckmair, who was the first to reach the summit of the north face of the Eiger, speed plays a secondary role in situ, although it is very much present, from the attempts in 1934 or 1935, when sudden weather deterioration blocked the German attempts, right up to the tragedy of 1935 and the death of the climbers Mehringer and Sedlmayr at the « bivouac of death »²⁶. The Olympic mountaineering prize was awarded on three occasions, in 1924 to the members of the 1922 Everest expedition, which included George Mallory; in 1932 to the Schmid brothers for their ascent of the north face of the Matterhorn; and in 1936 to the Swiss Dyhrenfurth couple for their Himalayan expeditions²⁷. Although they did not win an Olympic prize, Heckmair and his fellow climbers were nevertheless received by Hitler on their return

from their exploit as a mark of recognition from the regime²⁸.

With the resolution of the last three problems of the Alps, « *the great era of the conquest of the Alps is over. It is giving way to a new age that will drive young people to new heroic deeds. The highest peaks on earth are still awaiting their conquerors.* »²⁹ While the prediction about the future of mountaineering was correct, with a golden age of the Himalayas on the horizon³⁰, it concealed the future transformation of the approach to climbing in the Alps, with the imposition of a new sports rationale, where speed and records on each route would become the subject of numerous successive challenges³¹. The extent of the phenomenon was also confirmed in ranges such as the Écrins, where the mountaineer Pierre Allain had adopted new attitudes to competition, difficulty and speed in the manner of climbing mountains³².

In addition to this acceleration of vertical ascent, it was in the interwar years that speed exploded horizontally. The automobile was about to bring speed to life in Western societies³³. Staying within the Alps, the canton of Graubünden was a unique laboratory for understanding these phenomena, opening up to motor traffic for the first time in 1925³⁴, before organising motor racing competitions from 1929 onwards. The general dynamic was clearly in favour of the car, as the economist Nelo Magalhães points out:

« *The first acceleration occurred between the wars, when the number of cars on the road increased sevenfold. Thought by some to be a solution to the problem of urban congestion, the car exacerbated it. [...] The road lobbies, which shamelessly propagated the expression "you can't stop progress", actively contributed to making the roads a space reserved for the car [...].* »³⁵

Within this trend, as the historian Tiphaine Robert rightly pointed out in a recent contribution, the development of motor racing in Switzerland in the 1920s remained limited³⁶. Although there were a few competitions, such as the Klausenpass since 1922, the hostility of many political authorities and the weakness of the car

industry lobby were major handicaps³⁷. Robert also pointed out that the few events organised were more about marketing than about sport, but they were still showcases for the new speeds achieved by cars³⁸.

Although one of the lasting legacies of the 1928 Winter Olympics was the reinforcement of the pavements in the municipality of St. Moritz³⁹, these town planning installations were not specifically aimed at cars, but above all at separating pedestrian and towed or motorised traffic. Aside from the Winter Olympics, when the Alpine skiing disciplines were still under discussion at the Congress of the Fédération Internationale de Ski, there was one event that was to leave its mark on the landscape in the summer of 1929: the St. Moritz Car Week. The programme included a one-kilometre run on a new road built between Samedan and Pontresina, the newly named Shellstrasse, to highlight the company that financed it, an uphill race to the Bernina Pass and a *concours d'élégance*.

During the mountain race, from Poschiavo to the Bernina Pass, the cars reached high speeds, which could be appreciated by the many spectators lining the 16,530 kilometres, but it was obviously the *kilomètre lancé*, or flying kilometre, that caught the attention of speed enthusiasts. Indeed, the winner in the racing car category covered the kilometre in 18,6 seconds, a speed of just over 190 km/h⁴⁰. Following the example of the Eiger, where the climbs of the 1930s took place in a sort of arena, transforming mountaineering into a spectacle⁴¹, the *kilomètre lancé* benefitted from this proximity to make the speed more enjoyable for spectators.

« *At the Eiger, the phenomenon is on an altogether different scale and of an altogether different order, if only because, as in any theatre, it has a definite impact on the rest of society. In addition to the physical characteristics that make the Eiger one of the most interesting mountains in the Alps – there's no denying it – there's a unique theatrical device that means that here, and only here, every ascent, every attempt, every drama that unfolds on the north face can be followed live by a very large audience. [...] This system can profoundly transform the*



Figure 2 Heading to the Bernina during the second edition of the International Automobile Week, 24 August 1930.
© Documentation Library St. Moritz.

very nature of climbing, without climbers always being aware of it. »⁴²

From the *kilomètre lancé* to a ski school

From the road to the slopes « there's only one step », and this statement took on a new congruence in the Engadine, as the *kilomètres lancés* on the road were soon to be transformed into a competition on snow. As early as 9 November 1929, when the St. Moritz municipality's sports programme for the winter of 1929–1930 was published, a new feature appeared, in which the aim was « on a relatively straight and very steep slope, to go for the highest speed on skis »⁴³. The event was organised by the Ski-Club Académique Suisse and the Alpina Ski-Club St. Moritz⁴⁴ with the support of the Tourist Office. At the centre of this organisation was Walter Amstutz, one of the pioneers of skiing in Switzerland, who was appointed director of the

St. Moritz Tourist Office in the summer of 1929, having been involved in the creation of the Swiss Academic Ski Club in 1924⁴⁵, and having witnessed the very first downhill skiing competitions in the early 1920s in Mürren under Arnold Lunn⁴⁶.

From the very first winter, a technical distinction was introduced between touring skis and racing skis, in what was to be a real « *first in the history of skiing* »⁴⁷. While certain elements, such as the use of poles or speed-enhancing clothing, were left to the discretion of each competitor, the title of « *Flying Ibex of St. Moritz* » was reserved for the skier who achieved the highest instantaneous speed, who would become the fastest man on skis and holder of the world record »⁴⁸.

While everyone was delighted that the competition went off « *without a hitch* »⁴⁹, the very first edition saw the 100 km/h mark surpassed, which the seven competitors on racing skis managed to achieve. In the end, three Austrians took the



Figure 3 A competitor at the start, 1930.
© Documentation Library St. Moritz.



Figure 4 A competitor with his dorsal stabiliser fin, ca. 1933.
© Documentation Library St. Moritz.



Figure 5 A competitor at the start, ca. 1935.
© Photograph: Niedecken, Documentation Library St. Moritz.

top three places, including Gustav Lantschner, the fastest, who highlighted the non-specialist profiles of the athletes taking part. Lantschner was a competitive skier who also entered the emerging international downhill and slalom competitions. In 1930, he won the downhill at the World Academic Championships held in Davos, and two years later he became world downhill champion at the World Championships in Cortina d'Ampezzo. Along with his brother Otto (second in the *kilomètre lancé*) and Harald Reinl (third), they epitomised the success of an Austrian generation in the early days of competitive alpine skiing⁵⁰, soon to be voluntarily involved in the National Socialist Party (in the SS)⁵¹ and professionally active in the film industry. Actors, directors and cameramen, the Lantschner brothers and Harald Reinl made a business out of speed, with cinema becoming a real window onto the appreciation of speed as technology progressed⁵².

In St. Moritz, every winter, the *kilomètre lancé* invariably became part of the tourist programme. In February 1936, for example,

« For the seventh time, the *kilomètre lancé* took place in St. Moritz, where it is held exclusively on the famous steep slope, which has been specially built and prepared with the utmost care by snow experts. This event is one of the specialities of the St. Moritz winter and is always a thrill for the many spectators who attend, but this high-speed race serves above all as an “open-air laboratory” for studying the problem of the aerodynamic laws of skiing. The time is recorded to the thousandth of a second on a Favag chronograph, and these extremely precise calculations make it possible to set data that are very valuable for scientific research into what speeds were possible.

The maximum speed calculated at 160 km per hour has not yet been reached, the track record being that achieved by Leo Gasperl (136,3 km/h). And now the exciting question arises for the technical experts and the public watching the race: will this record be beaten?

More than twenty well-known competitors from America, England, Austria, Germany and Switzerland were entered for this “into the abyss” tournament, which represents a dramatic struggle. »⁵³

In St. Moritz, every winter, the *kilomètre lancé* invariably became part of the tourist programme.

Although the participants came from an ever-growing number of countries, in 1932 it was an Austrian skier, Leo Gasperl, who set a new world speed record of 136,6 km/h (or 136,3 km/h depending on the source), a record that would stand for several years despite the technical innovations⁵⁴. From 1932 onwards, stopwatches became accurate to within five hundredths of a second⁵⁵, and the following year, it was permitted for skis to be heavier (up to 11 kilograms of lead) and equipped with a sort of stabiliser fin on the back⁵⁶. However, after 1932, the records did not improve, and in 1933, Leo Gasperl even came second with a maximum speed measured at 130,909 km/h⁵⁷, behind his compatriot Fritz Huber and his 134,529 km/h. Invariably, every year in January or February, St. Moritz welcomed the most daring skiers, until the last edition in 1938.

Although car races were not to be repeated with the same regularity⁵⁸, the snow-covered slopes of St. Moritz would allow a form of initial democratisation of downhill skiing, particularly with the inauguration of the funicular to Corviglia at the start of the winter of 1928–1929, and then from 1935 with the opening of the Randolins ski lift behind the Suvretta Palace⁵⁹.

Once again, in the space of a few years, between 1928 and 1935, a number of factors combined to place speed at the centre of the game⁶⁰. While the term is geographical, « alpine skiing » could have been called « sports skiing » or « fast skiing », so much so that it was marked above all by the rationale of linking downhill runs, between which it was soon no longer necessary to take off your boots thanks to the invention of the ski lift. The inauguration of the Corviglia funicular in late autumn 1928 opened up vast fields of snow to ski enthusiasts, and was followed a few months later by the creation of

the first Swiss ski school in 1929⁶¹. It was as if the speed achieved on descents needed to be better controlled as part of the learning process.

Now that it was no longer the preserve of a small elite capable of climbing the slopes with skis on their feet (or on their backs) or of natives born with their feet in the snow, ski speed was to experience its first boom in the 1930s, particularly in the second half of the decade⁶². At this point, alpine skiing became a major issue in Swiss tourism, as demonstrated by the founding of the Interassociation Suisse pour le Ski (IASS) on 7 November 1932, and the publication in 1933 of a unified manual for the whole of Switzerland⁶³. While competition from Austria, which was « *much cheaper for tourists* », and winters with little snow were obviously primarily responsible for the initiatives, the educational aim was to offer « *a safe way of skiing, with minimum physical effort, taking into account the laws of leverage and frictional resistance* »⁶⁴. It's all about controlling speed... and how you make money out of it.

The imperceptible transformation of representations... and its political consequences

The podium for the first *kilomètre lancé* in 1930 is an example that is almost too clear-cut: three Austrian skiers over 100 km/h, competitors in the first international alpine skiing competitions, future members of the SS, building a career in the cinema. While this is probably not a coincidence, it should not delude us about the role of totalitarian regimes in exploiting speed as a component of sport. Indeed, as Jean-Marie Brohm points out:

« *Throughout its history, sport has been a massive vehicle for right-wing and even extreme right-wing ideology. Not only is there a structural affinity between sporting ideology and reactionary ideology, but right-wing movements have always praised sport as being in line with their own values and objectives.* »⁶⁵

More broadly speaking, speed is a preoccupation of totalitarian regimes. While it is not true

to say that the Third Reich invented motorways, these temples to automobile speed, as the German network was, in this respect, driven by the Weimar Republic⁶⁶, it is interesting to note that when the Nazi regime came to power, it amended the highway code to abolish speed limits, both on motorways and in towns. In Italy, fascism drew heavily on the futurist movement, which believed that « *the splendour of the world has been enriched by a new beauty: the beauty of speed [...]. Time and space died yesterday. We are already living in the absolute, since we have already created eternal, omnipresent speed.* »⁶⁷ In both cases, sportsmen and women, those who went fast, were elevated to the rank of true heroes in the 1930s, such as Alfredo Binda, five-time winner of the Giro, or Erich Borchmeyer, finalist in the 100 metres at the 1936 Olympic Games, in addition to the skiers and mountaineers already mentioned.

However, « speed as a value » was also shaped by its mobilisation outside the right wing of the political spectrum. The transformation of skiing and the democratisation of tourism, as well as the circulation of images of speed, are emblematic of a history that is now accelerating. Speed is a quantity, it is a value, and in this sense it is measurable, but there is an additional phenomenon where speed becomes a « social value », which the Larousse defines as follows: « *What is considered to be true, beautiful, good, from a personal point of view or according to the criteria of a society, and which is given as an ideal to be attained, as something to be defended.* »

If sport has been ontologically a quest for speed since the middle of the nineteenth century⁶⁸, in the interwar period, the countless technical innovations it would encounter were as many new conditions for the installation of « speed as a value » at the heart of the contemporary system of values⁶⁹. In the West, populations found themselves at the crossroads of an acceleration of industrial processes – Charlie Chaplin's movie *Les Temps Modernes* dates from 1936 – new forms of social mobility⁷⁰ and a « crisis » whose effects must be nuanced, sector by sector, country by country, as Paul Bairoch had been inviting

us to do for several decades⁷¹. Everywhere, the frameworks of social life – sport being only one of them – were turning to acceleration, to speed.

when the Nazi regime came to power, it amended the highway code to abolish speed limits, both on motorways and in towns

In this context, the organisation of the Grand Prix de Suisse in Bern in 1934 remains an emblematic moment. In a country less marked than its neighbours (French, Italian or German) by the automobile industry, more than 100 000 spectators gathered along the 7 kilometres of the Bremgarten race track, proof of an attraction to this mechanical speed and its vagaries⁷². Moreover, the six editions of the race in the thirties were all won by German drivers in German-made vehicles, proof once again – as if a reminder were necessary – of these ideological and practical proximities between fascism and a taste for speed. Close to Adolf Hitler⁷³, Hans Stuck, winner of the 1934 Grand Prix on 26 August, was also « celebrated »⁷⁴ a few days later by receiving the honour of giving the signal to start the fourth stage of the second edition of the Tour de Suisse cycling race⁷⁵ which took place between Lucerne and Lausanne. Similarly, Rudolf Caracciola, winner in 1935, 1937 and 1938 in Bern, member of the Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (the paramilitary group of the Nazi party for car racing and racing cars, in charge of supply tasks), was made a Swiss citizen in April 1948 by the commune of Castagnola, where he had been based since the 1930s⁷⁶. Although the elements in our possession do not allow us to judge possible ideological convergences between the organisers of the cycling competition, Swiss political authorities and drivers close to the Nazi regime, racing drivers benefit from a very significant aura⁷⁷.

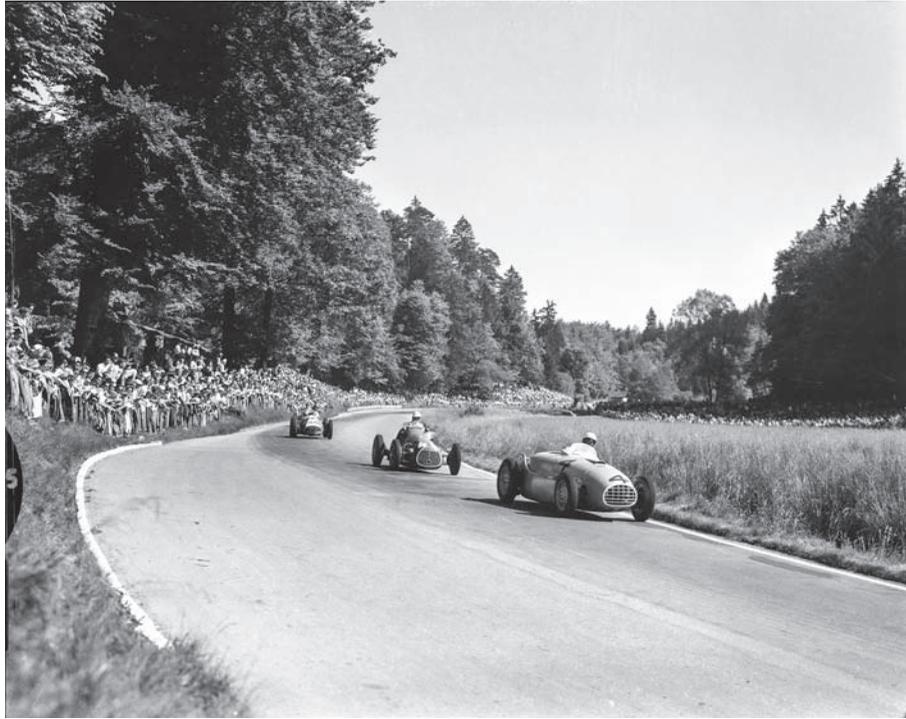


Figure 6 Swiss Grand Prix on the Bremgarten race track, 1952.
 © Photograph: Comet Photo AG (Zurich), ETH-Bibliothek Zurich, Bildarchiv.

Beyond speed in the strict sense, if sport shapes a cult of performance⁷⁸ and performance is lauded in social success more broadly, this must above all invite us to abandon the hackneyed clichés about a «sport [that] has no values of its own but [that] reflects those of a society»⁷⁹. This belief in the passivity of a sport that is a simple mirror is probably the most persistent, but also the most dangerous, illusion against a real enterprise of critical analysis of sport. This ease – not to say this form of laziness – serves the most ideological discourses on the apoliticism of sport, when those statements are always advanced forms of intentional denial of political issues. As Sylvain Jouty reminds us in his preface to Anderl Heckmair's book *The Three Last Problems of the Alps*:

« This fiction is dangerous: we must stop believing in a pure, ideal mountain, separated from all

the conflicts of the century by some invisible barrier – as the crudest, most hackneyed metaphor, that of altitude, encourages us to do. The biggest mistake a climber can make is to believe that, through mountaineering, he can escape the political-social system in which he is involved. »⁸⁰

Racing drivers, skiers and mountaineers each in their own way embody this acceleration of the middle of the interwar period. They make us dream, but they also do much more: they make the new horizons of speed real, they shape a new value, and so this breaking news, published a few weeks before the outbreak of the Second World War, will not come as a surprise.

« Reports from Berlin say that German racer Hans Stuck has broken the world speed record in a motorboat (800 kilos) with a per hour speed of 82,5 km. »⁸¹

Biography: Grégory Quin, historian, is a senior lecturer at the University of Lausanne. Director of the Sport et Sciences Sociales collection (Alphil) and co-editor-in-chief of the journal *Les Sports Modernes*, he is particularly interested in the history of modern sports in Switzerland, multiplying perspectives (economic, political, social, etc.) and seeking with conviction to place history in the public debate.

Keywords: speed, politics, ideology, alpinism, ski.

Résumé: Les pilotes de course, les skieurs ou les alpinistes incarnent, chacun à leur manière, un sentiment d'accélération qui se développe au milieu de l'entre-deux-guerres. Ils incarnent les nouveaux horizons de la vitesse et contribuent ainsi à la formation d'une nouvelle valeur sociale, en franchissant des vitesses auparavant inimaginables sur tous les types d'engins et de terrains. Dans cette contribution, notre objectif est de comprendre comment un fait physique, la vitesse, a subi de puissantes transformations au point de devenir une valeur cardinale de la modernité dans l'entre-deux-guerres, un trait saillant des cultures politiques et des idéologies dominantes. Influencés par une épistémologie empiriste, nous procéderons du particulier au plus général, en combinant des analyses autour de l'alpinisme, du ski et d'autres types de sports, en nous concentrant principalement sur l'espace alpin suisse.

Mots-clés: vitesse, politique, idéologie, alpinisme, ski.

Notes

¹ I would like to start this article by thanking Monique Schneider for her invaluable editorial help on an earlier version of the text, and Ety Payne for her copyediting work on the English version.

² BERTHOUT David, « Le programme de transport super-sonique concorde: De l'innovation à la patrimonialisation », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* 33, 2017, pp. 73–85.

³ ELIAS Norbert, *Du Temps*, Paris, Fayard, 1996.

⁴ We are referring here to the impressions created by the illustration on the cover of this issue: some readers will not see the speed in a shot where the motorbike is photographed from the front, while others will concentrate on the ejection of the passenger and his flying helmet.

⁵ VIRILIO Paul, *Vitesse et politique*, Paris, Galilée, 1977.

⁶ ROSA Hartmut, *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2014, p. 14.

⁷ STUDENY Christophe, *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e–XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995, p. 10.

⁸ PASSERON Jean-Claude, « Attention aux excès de vitesse: Le 'nouveau' comme concept sociologique », *Esprit* 125-4, 1987, p. 134.

⁹ HUIZINGA Johan, *Homo ludens. Essai sur la fonction sociale du jeu*, Paris, Gallimard, 1951.

¹⁰ ELIAS Norbert, DUNNING Eric, *Sport et civilisation. La violence maîtrisée*, Paris, Fayard, 1996.

¹¹ GUTTMANN Allen, *Du rituel au record. La nature des sports modernes*, Paris, L'Harmattan, 2006.

¹² GOSLING Peter, *The Quest for Speed*, Londres, Kuperard, 2010; MILLER Christian, ONTANON Guy, « Vitesse limite ou les limites de la vitesse en sport », *Le Genre humain* 49-1, 2010, pp. 35–43.

¹³ BROHM Jean-Marie, *Théorie critique du sport. Essai sur une diversion politique*, Alboussière, Quel Sport?, 2017.

¹⁴ MAUSS Marcel, « Notion de technique du corps », in: *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 2003, p. 368.

- ¹⁵ VIDAL Laurent, *Les hommes lents. Résister à la modernité, XV^e–XX^e siècle*, Paris, Flammarion, 2022.
- ¹⁶ CHARTIER Roger, VIGARELLO Georges, « Les trajectoires du sport. Pratiques et spectacle », *Le Débat* 19-2, 1982, p. 17.
- ¹⁷ On political cultures and dominant ideologies, see in particular: SIRINELLI Jean-François, « Les vingt décisives. Cultures politiques et temporalités dans la France fin de siècle », *Vingtième siècle. Revue d'histoire* 44, 1994, pp. 121–128; SIRINELLI Jean-François, *Génération intellectuelle. Khâgneux et Normaliens dans l'entre-deux-guerres*, Paris, PUF, 1994.
- ¹⁸ BOVERESSE Jacques, *Le mythe moderne du progrès*, Marseille, Agone, 2016.
- ¹⁹ BOURDIEU Pierre, *Le sens pratique*, Paris, Minuit, 1980, p. 88.
- ²⁰ AUDARD Catherine, *Qu'est-ce que le libéralisme? Ethique, politique, société*, Paris, Gallimard, 2009, pp. 336–400.
- ²¹ STERNHELL Zeev, *Ni droite ni gauche. L'idéologie fasciste en France*, Paris, Gallimard, 2013; CHARLE Christophe, *La crise des sociétés impériales. Allemagne, France, Grande-Bretagne, 1900–1940. Essai d'histoire sociale comparée*, Paris, Seuil, 2001.
- ²² MALLORY Georges, *Vers l'Everest*, Paris, Paulsen, 2024, p. 95.
- ²³ MORALDO Delphine, « Mountaineering is something more than a sport. Les origines de l'éthique de l'alpinisme dans l'Angleterre victorienne », *Genèses* 103, 2016, pp. 7–28.
- ²⁴ CARON François, *La dynamique de l'innovation. Changement technique et changement social (XVI^e–XX^e siècle)*, Paris, Gallimard, 2010.
- ²⁵ GARDIEN Claude, *Une histoire de l'alpinisme*, Paris, Glénat, 2021.
- ²⁶ TERRAY Lionel, *Les conquérants de l'inutile*, Paris, Gallimard, 1961; ANKER Daniel, *Eiger. Die vertikale Arena*, Zurich, AS Verlag, 1998.
- ²⁷ KLUGE Volker, LIPPERT Thomas, « The Olympic alpinism prize and a promise redeemed », *Journal of Olympic History* 21-3, 2013, pp. 32–43.
- ²⁸ AUFFERMANN Uli, *Was zählt ist das Erlebnis: Anderl Heckmair – Alpinist und Lebenskünstler. Das Porträt des großen Bergführers und Erstbegeherers der Eiger-Nordwand*, Bochum, Semann, 2002.
- ²⁹ HECKMAIR Anderl, *Les trois derniers problèmes des Alpes: la face nord du Cervin, la face nord des Grandes Jorasses, la face nord de l'Eiger*, Genève, Slatkine, 1978, p. 147.
- ³⁰ ISSERMAN Maurice, WEAVER Stewart, MOLENAAR Dee, *Fallen giants: A History of Himalayan Mountaineering from the Age of Empire to the Age of Extremes*, New Haven, Yale University Press, 2010.
- ³¹ MORALDO Delphine, *L'esprit de l'alpinisme. Une sociologie de l'excellence du XIX^e au XXI^e siècle*, Lyon, ENS éditions, 2021.
- ³² LABANDE François, *La saga des Écrins*, Chamonix, Guérin, 2014, pp. 97 et suivantes.
- ³³ MONNEYRON Frédéric, THOMAS Joël, *L'automobile. Un imaginaire contemporain*, Paris, Éditions Imago, 2006.
- ³⁴ HOLLINGER Stefan, *Graubünden und das Auto: Kontroversen um den Automobilverkehr 1900–1925*, Coire, Desertina, 2008.
- ³⁵ MAGALHÃES Nelo, *Accumuler du béton, tracer des routes. Une histoire environnementale des grandes infrastructures*, Paris, La fabrique, 2024, p. 151.
- ³⁶ ROBERT Tiphaine, « Et la gagnante est... l'auto! Le sport au service de l'automobilisme? L'exemple des Grisons dans l'entre-deux guerres », in: MAYENCOURT Gil, CALA Sébastien, AMACHER HOPPLER Anna, HAUSER Claude (eds.), *L'emprise du sport. Histoire sociale et culturelle de l'essor du tourisme sportif en Europe (XIX^e–XXI^e siècle)*, Neuchâtel, Alphil, 2024, pp. 121–138.
- ³⁷ MERKI Christoph Maria, *Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930: zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Vienne, Böhlau, 2002, p. 117.
- ³⁸ BORZAKIAN Manouk, FEREZ Sylvain, « L'invention du Grand prix automobile: constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres », *Sciences sociales et sport* 3, 2010, pp. 107–131.
- ³⁹ MARGANDANT Silvio, MEIER Marcella, LÜTSCHER Michael, *St. Moritz. Eine aussergewöhnliche Geschichte*, St. Moritz, Gammeter, 2019, p. 179.
- ⁴⁰ « Das Kilometerrennen auf der Shellstrass », *Engadiner Post*, le 22 août 1929.
- ⁴¹ ANKER Daniel, *Eiger...*; RASPAUD Michel, « La mise en spectacle de l'alpinisme », *Communications* 67-1, 1998, pp. 165–178.
- ⁴² JOUTY Sylvain, « Fascination de l'Eigerwand », in: HECKMAIR Anderl, *Les trois derniers problèmes des Alpes...*, p. 11.
- ⁴³ « Kilometer Lancé auf Skis in St. Moritz », *Engadiner Post*, le 9 novembre 1929.
- ⁴⁴ « Kilometer Lancé auf Skis in St. Moritz », *Engadiner Post*, le 9 novembre 1929.
- ⁴⁵ ANKER Daniel, « Les étudiants: champions du ski alpin », in: QUIN Grégory, TISSOT Laurent, LERESCHE Jean-Philippe (eds.), *Le Ski en Suisse, une histoire*, Neuchâtel, Château et Attinger, 2024, pp. 47–50.
- ⁴⁶ HOLT Richard, « An Englishman in the Alps: Arnold Lunn, Amateurism and the Invention of Alpine Ski Racing », *The International Journal of the History of Sport* 9-3, 1992, pp. 421–432.
- ⁴⁷ « St. Moritzer Kilometer Lancé auf Ski », *Engadiner Post*, le 31 décembre 1929.

- ⁴⁸ « St. Moritzer Kilometer Lancé auf Ski », *Engadiner Post*, le 31 décembre 1929.
- ⁴⁹ « Kilometer Lancé auf Ski », *Engadiner Post*, le 16 janvier 1930.
- ⁵⁰ MÜLLNER Rudolf, « The importance of skiing in Austria », *The International Journal of the History of Sport* 30-6, 2013, pp. 659–673.
- ⁵¹ PRAHER Andreas, *Österreichs Skisport im Nationalsozialismus: Anpassung–Verfolgung–Kollaboration*, Berlin, De Gruyter, 2021.
- ⁵² BARNIER Martin, *En route vers le parlant. Histoire d'une Évolution technologique, Économique et esthétique du cinéma (1926–1934)*, Liège, Éditions du CEFAL, 2002.
- ⁵³ « La plus grande vitesse possible sur ski », *La Suisse libérale*, 26 février 1936, p. 4.
- ⁵⁴ The record would not be beaten until after the Second World War by the Italian Zeno Colo, trained by Leo Gasperl, on the Cervinia slope.
- ⁵⁵ « Il. Kilometer Lancé auf Ski », *Engadiner Post*, le 18 février 1932.
- ⁵⁶ « 4. St. Moritzer lancé », *Engadiner Post*, le 18 février 1933.
- ⁵⁷ « 4. St. Moritzer lancé », *Engadiner Post*, le 18 février 1933.
- ⁵⁸ After two editions of the Automobile Weeks in 1929 and 1930, it was no longer held and, after the Second World War, the mountain race took place on the slopes of the Maloja Pass. On this subject, one can read: QUIN Grégory, « Franchir les cols, atteindre les sommets et glisser sur les pentes. Quelques jalons pour une histoire des réseaux "locaux" de la promotion de St. Moritz (années 1920–années 1930) », *Les Sports Modernes* 1, 2023, p. 55, and ROBERT Tiphaine, « Et la gagnante est... l'auto!... ».
- ⁵⁹ QUIN Grégory, « Funiculaires, skilifts et téléphériques. Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à St. Moritz (1928–1973) », *Traverse* 2, 2023, pp. 64–78.
- ⁶⁰ DENNING Andrew, « From Sublime Landscapes to "White Gold": How Skiing Transformed the Alps After 1930 », *Environmental History* 19-1, 2014, pp. 78–108.
- ⁶¹ QUIN Grégory, « The Hotelier, the Politician and the Skier. On the Founding Moment of Alpine Skiing in St. Moritz », *Sport in History* 42-2, 2022, pp. 213–234.
- ⁶² SCHUMACHER Beatrice, « Krise im Reiseland par excellence. Zum Umgang mit Krisen von Hotellerie und Fremdenverkehr », *Traverse* 1, 1997, pp. 81–96.
- ⁶³ QUIN Grégory, « De la cure d'air à l'or blanc, une Interassociation Suisse pour le Ski face aux enjeux de l'essor du ski en Suisse (années 1920–années 1960) », *Histoire des Alpes* 22, 2017, pp. 135–155.
- ⁶⁴ PIETH Fritz, *50 ans d'Interassociation suisse pour le ski*, Berne, IASS, 1982, p. 27.
- ⁶⁵ BROHM Jean-Marie, « Pour une sociologie historique du sport », *Quel corps?* 30-31, 1986, p. 37.
- ⁶⁶ ZELLER Thomas, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930–1970*, New York, Berghahn Books, 2007.
- ⁶⁷ MARINETTI Filippo Tommaso, « Manifeste du Futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909.
- ⁶⁸ BETTS John Rickards, « The technological revolution and the rise of sport, 1850–1900 », *The Mississippi Valley Historical Review* 40-2, 1953, pp. 231–256.
- ⁶⁹ MILLER Christian, ONTANON Guy, « Vitesse limite... ».
- ⁷⁰ CHARLE Christophe, *La crise des sociétés impériales...*, pp. 303–472.
- ⁷¹ BAIROCH Paul, *Mythes et paradoxes de l'histoire économique*, Paris, La Découverte, 1999.
- ⁷² In the very first edition, a driver – the Briton Hugh Hamilton – was killed in a road accident.
- ⁷³ Although the book has obvious gaps, on this subject, one should read: HILTON Christopher, *How Hitler Hijacked World Sport: The World Cup, the Olympics, the Heavyweight Championship and the Grand Prix*, Cheltenham, The History Press, 2012.
- ⁷⁴ « Les coureurs du second tour de Suisse ont passé un jour de repos à Lucerne », *La Suisse libérale*, le 29 août 1934.
- ⁷⁵ GOGNIAT Jérôme, « L'invention du Tour de Suisse (1933), une vitrine nationale pour les marques de cycles jurassiennes », in: BUSSET Thomas, JUCKER Michael, KOLLER Christian (eds.), *Sportgeschichte in der Schweiz: Stand und Perspektiven*, Neuchâtel, CIES Éditions, 2019, pp. 155–173.
- ⁷⁶ « Rudolf Caracciola ist Schweizer Bürger », *Der Bund*, le 9 avril 1948.
- ⁷⁷ On these aspects, much research still needs to be conducted, as sports fields, in a Bourdieusian vocabulary, have remained broadly outside the concerns of historians of the Second World War in Switzerland. Sports historians have focused mainly on football, without yet exhausting the potential for investigation of this specific practice.
- ⁷⁸ EHRENBURG Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Hachette, 2003.
- ⁷⁹ RIORDAN Jim, KRÜGER Arnd, TERRET Thierry (eds.), *Histoire du sport en Europe*, Paris, L'Harmattan, 2004, p. 24.
- ⁸⁰ JOUTY Sylvain, « Fascination de l'Eigerwand », in: HECKMAIR Anderl, *Les trois derniers problèmes des Alpes...*, p. 24.
- ⁸¹ « Le record de vitesse sur l'eau », *La Liberté*, le 1^{er} juillet 1939.

PFERDESTÄRKEN

Paliorennen der italienischen Renaissance und das Erlebnis der Geschwindigkeit

CHRISTIAN JASER

Kassel

Übersicht: Der Beitrag geht dem Schau- und Ereigniswert hippischer Geschwindigkeit im Erlebnisraum städtischer Pferderennen der italienischen Renaissance nach, die seit dem 13. Jahrhundert von vielen Kommunen Nord- und Mittelitaliens in jährlicher Frequenz ausgerichtet wurden. Dort kamen zumeist von der nordafrikanischen Berberküste importierte Berberpferde (*barberi*) zum Einsatz, die allen zeitgenössischen Beobachtern als die eigentlichen Leistungsträger der Rennkonkurrenz galten. Die Berberpferde als Ikonen des Renaissancerennsports verkörperten damit die im vormodernen «*Pferdezeitalter*» unhintergehbare historische Rolle des Pferdes als «*Inbegriff der Geschwindigkeit*». Wie diese besonderen Pferdestärken beim Zuschauerspektakel der Paliorennen wahrgenommen und sprachlich vergegenwärtigt wurden, steht im Zentrum der Überlegungen. Vor dem Hintergrund des zeitgenössischen Erfahrungsraums von Geschwindigkeit ist hierbei insbesondere das spezifische Raumarrangement dieser Flachrennen in den Blick zu nehmen, das die Rennpferde geradeaus durch das städtische Zentrum führte und auf einen fairen Geschwindigkeitsvergleich hin angelegt war. In diesem Rahmen konnte sich in der zeitgenössischen Palioberichterstattung eine Geschwindigkeitssemantik entfalten, die mit Distanzangaben in Form von Pferdelängen und vergleichbaren Tempophänomenen, dromologischen Superlativen und dem Vergleich mit schnellen Tieren und Naturgewalten operierte.

Die Brescianer Humanistin Laura Cereta wendete sich 1485 in ihrer satirischen «*Leichenrede auf einen Esel*» namens Asellus (*In asinarium funus oratio*) einem eher ungewöhnlichen Verdächtigen animalischer Hochgeschwindigkeit zu und lobte dessen legendäre Rennerfolge: «*Niemals musste er mit einer Gerte zum Rennen gezwungen werden, wenn es notwendig war, sich zu beeilen oder von einer Reise schneller heimzukommen. Denn er war der rasanteste und schnellste Renner, ganz anders als seine trägen Artgenossen. Brescia ist sein Zeuge: Dort gewann er vor den entzückten Augen jedes Palio-Zuschauers und von*

mir angefeuert den ersten Preis bei einem Rennen. Er stand da mit einem grimmigen Blick und konnte doch nicht stillstehen, denn er war begierig auf den Sieg und ganz erfüllt von seinem Wunsch nach einem Triumph, so dass es dieser freche Kerl sogar mit den kämpferischen Berberpferden aufnehmen konnte.»¹ Dass Cereta ihren Esel bei den Paliorennen ihrer Heimatstadt antreten lässt, um seine außergewöhnlichen Beschleunigungsfähigkeiten vor aller Welt zu demonstrieren, ist keineswegs zufällig. Denn in Brescia wie auch in vielen anderen nord- und mittelitalienischen Städten fanden seit dem 13. Jahrhundert Rennkonkurrenzen

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.27

zwischen Eseln, Pferden, jungen Männern und Prostituierten um ein wertvolles Stück Tuch (ital. *palio*) statt². Ebenso wenig überraschend gaben für Cereta die von der nordafrikanischen Berberküste importierten Berberpferde (*barberi*) einen selbstverständlichen Referenzpunkt für animalische Geschwindigkeit ab, denn sie galten bei den städtischen Pferderennen im Italien der Renaissance als entscheidende Leistungsträger³. Der Paveser Reitmeister und Rennpferdebesitzer Claudio Corte widmete ihnen 1562 in seinem einflussreichen Werk *Il Cavalerizzo* von 1562 ein ganzes Kapitel unter dem Titel *De cavalli, per correr palij, & massimamente de' Barbari*: «Der Grund für die Pferderennen besteht nicht nur darin, dem Volk mit einem prächtigen und schönen Spektakel Vergnügen zu bereiten, sondern auch zu erproben, welches Pferd eine höhere Geschwindigkeit erbringt und den Rennkurs durchhält. Gegenüber allen anderen sind hierfür die Berberpferde am geeignetsten, die aus Afrika kommen [...]»⁴ Die Berberpferde als Ikonen des Renaissancerennsports stehen damit *Pars pro Toto* für die im vormodernen «Pferdezeitalter» unhintergehbare historische Rolle des Pferdes als «vom Menschen lenkbares Geschwindigkeitstier» und «Tempomaschine par excellence»⁵. Auf der Bühne der städtischen Pferderennen wurde die menschliche Instrumentalisierung des Pferdes als «Inbegriff der Geschwindigkeit»⁶ auf die Spitze getrieben, dort verwandelte sich das ohnehin schnellste Fortbewegungsmittel der Zeit in das allein auf den Leistungsvergleich getrimmte Rennpferd, das auf diese Weise Geschwindigkeit als «Lebensprinzip» verkörperte. Wie diese besonderen Pferdestärken⁷ in Form animalischer *velocità* im Erlaubnisraum der Palioennen wahrgenommen und sprachlich vergegenwärtigt wurden, steht im Zentrum des Beitrags. Hierfür gilt es zunächst, den zeitgenössischen Erfahrungshorizont von Geschwindigkeit aufzuspannen (I). In einem zweiten Schritt wird der Wettkampftyp der italienischen Palioennen insbesondere mit

Blick auf seine Raumarrangements vorgestellt, die den Möglichkeitsraum des hippischen Geschwindigkeitsvergleichs konstituierten (II). Schließlich wird der spezifischen Geschwindigkeitssemantik in der Palio-Berichterstattung nachzugehen sein (III).

Geschwindigkeit: Moderne Exklusive und vormoderner Erfahrungshorizont

Nach Aldous Huxley darf Geschwindigkeit als das einzige Vergnügen gelten, das die Moderne genuin hervorgebracht hat⁸. Im Gegensatz zur gerne statisch dargestellten Vormoderne wird die Moderne dementsprechend gerne mit Tempo und Beschleunigung verbunden, gipfelnd im dramatischen Narrativ der «Great Acceleration» seit der Mitte des 20. Jahrhunderts⁹. Autoren wie Paul Virilio und Hartmut Rosa propagierten die «Beschleunigung der Moderne» als holistisches Schlagwort, als Beschreibungskategorie für die «temporale Grundstruktur der eigenen Epoche im Ganzen»¹⁰. Solche Befunde eines dromologischen oder «veloziferischen» Grundprinzips der Moderne werden häufig mit zeitkritischen Diagnosen der Überreizung, Entfremdung, Desintegration und Desynchronisation verbunden. In der Regel wird dabei auf die Dynamik wissenschaftlicher und vor allem technologischer Errungenschaften rekurriert¹¹. Eine besondere Rolle kommt in historischer Perspektive der beschleunigten Mobilitäts- und Zirkulationsgeschwindigkeit im Gefolge neuer Kommunikationstechniken – von der Handschrift über den Buchdruck bis zum Internet – und Fortbewegungsmittel zu – vom Pferd über Eisenbahn und Automobil bis zum Flugzeug¹². Auch der Sport mit seinen konkret fassbaren Temposteigerungen und seinem Rekordstreben steht in diesen Arbeiten paradigmatisch für den gesellschaftlichen Geschwindigkeitsrausch der Moderne¹³.

Die europäische Vormoderne wird dagegen gemeinhin nur selten mit zeitlicher

Auf den italienischen Palio-Rennstrecken der Renaissance boten sich den Zeitgenossen relational-kompetitive Geschwindigkeits- und Beschleunigungserfahrungen, die mittels der urbanen Raumdurchdringung schneller Pferde das Nonplusultra gesellschaftlicher Tempoerfahrung indizierten.

Dynamisierung und Beschleunigungserfahrungen in Verbindung gebracht¹⁴. Vereinzelt waren die Zeitgenossen am Ende des Mittelalters allerdings durchaus der Auffassung, «*in einer Zeit beschleunigten Wandels zu leben*» – *rapidus cursus temporum*, schreibt der Paderborner Geschichtsschreiber Gobelinus Person in seinem 1418 vollendeten *Cosmidromius* –, «*weil sich ihrer Wahrnehmung, Erinnerung und Erfahrung nach das Verlaufstempo geistiger, wirtschaftlicher und politisch-sozialer Vorgänge beschleunigte*»¹⁵. Gerade in den merkantilen Milieus italienischer und oberdeutscher Städte zählten Zeitbewusstsein, eine beschleunigte Informationsbeschaffung und Handlungsschnelligkeit¹⁶. Nicht von ungefähr war in einer Handelsmetropole wie Florenz Zeit tatsächlich Geld, wenn etwa Cosimo de' Medici jeden Zeitverlust beklagte oder Filippo Brunelleschi sich in seiner Jugend mit der Erfindung von Weckern beschäftigte¹⁷.

Überhaupt werden in der Forschung die punktuellen Ansätze vormoderner Beschleunigungserfahrungen vorrangig an stadtkulturellen Entwicklungen und Errungenschaften festgemacht: «*Die Stadt wird Ausgangspunkt für das massenweise Voranschreiten auf dem Steigerungspfad und letztlich für die Dynamisierung des Lebens*», konstatiert Peter Borscheid durchaus emphatisch zu den «*Anfängen des Beschleunigungsprinzips*» zwischen dem späten 14. und 16. Jahrhundert¹⁸. Als prägende Faktoren werden dabei insbesondere genannt: Verlaufsgeschwindigkeiten von Rechts- und Verfassungswandel, Beschleunigung von wirtschaftlicher Reichtumsbildung, ein teilweise meritokratisch legitimes Zeitfenster sozialer Mobilität, eine schnellere Verbreitung von Wissen über den Buchdruck, schließlich und allen voran

eine Kommunikationsbeschleunigung durch die Infrastruktur des Boten- und Postwesens¹⁹. Dabei unterlagen die Pferde, die das sich um 1500 formierende Netz an Poststationen südlich und nördlich der Alpen bedienten, einem «*Imperativ der Geschwindigkeit*» – «*schnell, schnell, schnell, wie im Fluge Tag und Nacht, ohne Zeit zu verlieren*» (*cito cito cito cito volando di et nocte, senza perdere tempo*), heißt es beispielhaft ungeduldig 1495 auf dem Stundenzettel eines Mailänder Postmeisters²⁰. Diese «*Kommunikationsrevolution*» wäre ohne das Pferd als «*animalischen Vektor*» undenkbar gewesen²¹. Indem der Geschwindigkeitstopos des Fliegens auf Post- wie Rennpferde gleichermaßen Anwendung fand, präsentiert sich die in den Palio-Korrespondenzen immer wieder beschworene *velocità* als kulturgeschichtliches Breitenphänomen und der «*Galopp des Pferdes*» generell als «*Gradmesser für das Erleben von Geschwindigkeit [...] bis zum Aufkommen der Eisenbahn*»²². Die Faszinationskraft und der Schauwert des Rennpferdes hatten in Form der jährlich veranstalteten Palio- und Scharlachrennen einen festen Sitz im städtischen Leben. Folgerichtig lag der Ereigniswert der städtischen Pferderennen nach einem Sieneser Regelwerk von 1493 vor allem darin, «*dass die Vollkommenheit und Schnelligkeit der teilnehmenden Rennpferde [...] auf die Probe gestellt und erfahren werden (probare et experiri perfectionem et velocitatem equorum)*» können²³. Auf den italienischen Palio-Rennstrecken der Renaissance boten sich den Zeitgenossen relational-kompetitive Geschwindigkeits- und Beschleunigungserfahrungen, die mittels der urbanen Raumdurchdringung schneller Pferde das Nonplusultra gesellschaftlicher Tempoerfahrung indizierten.

Paliorennen der Renaissance: Wettkampftyp und Raumarrangements

Über die nord- und mittelitalienischen Stadtlandschaften zog sich seit dem 13. Jahrhundert ein dichtes Netz von jährlich stattfindenden und unterschiedlich dotierten Rennereignissen – von kleinstädtischen Provinzrennen bis zum Florentiner Hauptrennen des Palio di San Giovanni –, die einen eigenen Rennkalender konstituierten²⁴. Dabei fanden in größeren Städten wie etwa Rom, Florenz, Bologna, Ferrara, Siena und Mantua mehrmals im Jahr solche Wettkämpfe statt²⁵. Für die Ausrichterstädte waren die Paliorennen zentrale Ereignisse im Festkalender und zugleich ein Hochamt kommunaler Selbstdarstellung. Zeitlich waren sie zumeist mit den Festtagen der Stadtheiligen – etwa der Florentiner Palio di San Giovanni oder der Ferrareser Palio di San Giorgio – oder kommunalen Erinnerungsorten an militärische Erfolge gegen äußere und innere Feinde verknüpft²⁶. Kennzeichnend für den städtischen Wettkampftyp der Paliorennen sind dabei bestimmte Organisationsformen und ein normativer Rahmen, der eine überlokale Wiedererkennbarkeit mit sich brachte: stadtobrigkeitliche Planungs-, Durchführungs- und Finanzierungshoheit und Charakter des Wettkampfs als kommunales Repräsentationsereignis; Wettkampfbegulterung auf der Grundlage städtischer Verwaltungs- und Kontrollmaßnahmen; jährliche Frequenz und Zuschauerorientierung; materielle Beschaffenheit und Verteilungslogik der Wettkampfpreise; die Rennpatronage einheimischer und auswärtiger Rennpferdebesitzer.

Mit Blick auf das Streckenprofil dieser Rennen zeichnet sich ein Grundmuster urbaner Verortung und stadträumlicher Durchquerung ab, das einen fairen Geschwindigkeitsvergleich vor einer großen Zuschaueröffentlichkeit gewährleisten sollte. In Florenz etwa lief der Palio di San Giovanni – « *the most prestigious event*

of all »²⁷ – in west-östlicher Richtung quer durch die Innenstadt, wobei nur eine einzige nennenswerte Kurve zu reiten war²⁸. Dabei erzeugten die engen Straßenschluchten gerade zum Ende des Rennkurses einen « Tunneleffekt », der für Pferde und Reiter im Extrembereich hippischer Leistungskraft sicher eine Herausforderung darstellte²⁹. Das entscheidende Charakteristikum des gut zwei Kilometer langen Rennkurses war seine Geradlinigkeit ohne enge Kurven, die den Rennpferden vor allem eine hohe Ausdauerleistung abforderte³⁰. Das hatte durchaus auch politische Implikationen: Im *cursus eorum* manifestierte sich in jährlicher Wiederholung die urbanistische Hoheit des Florentiner *popolo* über den Zirkulationsraum der städtischen Straßen, die seit den letzten Dekaden des 13. Jahrhunderts mühsam gegen die spatialen Privatisierungstendenzen der Florentiner Magnatenfamilien durchgesetzt worden war³¹. Eine ähnliche Durchquerungslogik zeigen etwa auch die Paliorennen in Siena, Verona, Ferrara, Mantua, Rom und Bologna³².

Im Vorfeld der Rennereignisse sollten diese Paliostrassen von Amtsträgern der Ausrichterstädte so weit hergerichtet werden, dass der Geschwindigkeitsvergleich der Rennpferde möglichst ohne äußere Beeinträchtigungen erlebt werden konnte. In Florenz hatte der Capitano del Popolo nach den Statuten von 1322–1325 und 1415 für einen « *unversehrten, mit einem harten Belag versehenen und störungsfreien* » Rennkurs zu sorgen und Bänke, Vorbauten und andere Hindernisse zu entfernen, die mehr als einen *braccio*, einen halben Meter, in die Straße hineinragten³³. In Ferrara wurde auf Kosten der Kommune die Rennstrecke der Via Grande eigens mit Sand aufgeschüttet, wie etwa aus den Stadtrechnungen von 1490 hervorgeht³⁴.

Eine von Giovanni Toscani zwischen 1425 und 1430 bemalte Hochzeitstruhe vermittelt einen Eindruck von der Dynamik des Renngeschehens auf den innerstädtischen Paliostrassen der italienischen Renaissance (Abb. 1).



Abbildung 1 Giovanni Toscani, Cassone, c. 1430, Cleveland, Museum of Art, Holden Collection (1916.801).

Seine Darstellung ist den alles entscheidenden Sekunden kurz vor dem Zieleinlauf des Palio di San Giovanni in Florenz gewidmet: Die hohe Geschwindigkeit und spannungsgeladene Anstrengung der schnellsten Pferde Italiens werden hier in verschiedenen Details greifbar: Die Sehnen und Muskeln sind angespannt, wobei gerade bei den drei Pferden an der Spitze des Feldes deren nach vorne treibende Bewegungen durch über dem Boden schwebende Vorderläufe sowie lange, durchgestreckte Hinterbeine erkennbar sind. Die Reiter lassen die Zügel locker, um die Tiere nicht zu bremsen. Ihre gekauerte Körperhaltung zeugt von den extremen Kräften, die es kostet, sich bei diesem Tempo auf dem Pferd zu halten. Die im « Fahrtwind » wehenden Schweife und Mähnen, die Peitschenhiebe der Reiter und der aufgeregt kläffende Hund am unteren Bildrand, der das Bewegungsmuster der Pferde aufgreift, sind gleichfalls dynamisierende Motive, die Geschwindigkeit ins Bild bringen³⁵.

Velocità: Semantiken der Geschwindigkeit

Im Zusammenspiel kommunaler und höfischer Überlieferungskreise mit Blick auf Ausrichterstädte und Rennpatrone kann auf dem Feld der italienischen Palioennen um 1500 erstmals in der nachantiken Geschichte Europas

die Formierung einer kompetitiven Sportkultur beobachtet werden, und zwar im Stadium der Planung, Organisation, kompetitiven Performanz und medialen Repräsentation³⁶. Denn anders als bei anderen zeitgenössischen Wettkampfformaten im städtischen Raum, etwa Turnieren, Fechtschulen oder Ballspielen, konzentriert sich die Dokumentation der Palioennen nicht nur auf die Rennorganisation und festkulturelle Rahmungen. Vielmehr ermöglichen die diplomatische Korrespondenz ihrer Zeit und die darin erhaltenen Verlaufs- und Ergebnisberichte von den Rennstrecken eine « dichte Beschreibung » der kompetitiven Performanz, indem sie quantitative und qualitativ-narrative Informationen bündeln. Voraussetzung hierfür war ein ausgebautes Post- und Botenwesen auf der italienischen Halbinsel, das auf den Postpferden als « Tempomaschinen » beruhte und einen überlokalen Informationsverkehr zwischen Gesandten, Informanten und Betreuern an den Rennschauplätzen und dem meist abwesenden Patron ermöglichte³⁷. In solchen diplomatischen Nachrichtenbriefen, die vor allem aus einer *narratio* aktuellen Geschehens bestehen und « Ereignisse, Handlungen und aktuell relevante Objekte der Welt » in den Blick nehmen³⁸, sind überdies intensive Reflexionen über die politische und soziale Bedeutung der Rennergebnisse sowie über

deren symbolische Aneignung enthalten. In den Jahrzehnten um 1500 kann der Mantuaner Markgrafenhof als italienweit operierendes Palio-Kommunikationszentrum gelten, das strategisch Nachrichten von lokalen Einzelereignissen sammelte und in einen translokalen Verweisungszusammenhang vergangener, gegenwärtiger und zukünftiger Rennleistungen integrierte³⁹.

Im Zusammenspiel dieser Praktiken, Deutungen und Repräsentationen konstituieren sich die städtischen Pferderennen als kompetitiver Wahrnehmungsraum. Dabei werden über Zuschauerpräsenz, Beobachtung, Berichterstattung und Ergebnisinterpretation bzw. Kommemoration Faktoren greifbar, die von der jüngeren Forschung für die Ausbildung des modernen Sports geltend gemacht werden⁴⁰. Unter dem Begriff der « Sportkultur » gerät die historisch variable Wechselwirkung von performativen Praktiken sowie Sinn- und Bedeutungszuschreibungen der Akteure in den Blick, die auch die zeitgenössische Wahrnehmung von Geschwindigkeit und Beschleunigung als « *reine Relationsbestimmungen* » in komparativer und kompetitiver Ausprägung thematisieren⁴¹.

Generell war die Leistungskonkurrenz der Rennpferde für die Zuschauer entlang der Rennstrecke ein eher flüchtiges Geschehen, das die Schaulust nur kurz zu befriedigen vermochte: « *Man stand auf der Straße und sah nichts als die Pferde vorbeirasen* », kommentierte Montaigne mäßig begeistert seine Erfahrungen beim Florentiner Palio 1581⁴², und auch Johann Wolfgang von Goethe konnte als Zuschauer am römischen Corso 1788 angesichts dieser kinetischen Energie nur die Grenzen der Sichtbarkeit konstatieren: « [...] [K]aum daß man sie erblickt, sind sie vorbei. »⁴³ Gleichwohl gaben die Berichtersteller der Paliorennen um 1500 ihr Bestes, die *velocitas equorum*⁴⁴ sprachlich einzufangen und ihren Korrespondenzpartnern die Geschwindigkeitsleistung der Rennpferde über Vergleiche, Metaphern und Analogiebildungen zu vermitteln.

In der Mantuaner Palio-Berichterstattung um 1500 wurde die Geschwindigkeitserfahrung zumeist unter dem Terminus *technicus* der *velocità*, der Schnelligkeit, verhandelt: « *cum grande velocità, con tanta velocitate, così velocemente, cum tanta velocità* », lauteten die Formeln, mit denen die Berichtersteller die Wettkampfhärte der Rennpferde zum Ausdruck brachten⁴⁵. Die Berichtersteller gaben die Rennleistungen regelmäßig mit geschätzten Distanzangaben in Pferdelängen wieder, die auf die räumliche Verteilung der teilnehmenden Pferde entlang der Rennstrecke rekurrten. Enge Rennausgänge mit nicht mehr als einem Pferdekopf, einer halben Pferdelänge oder einigen Ellen Abstand zwischen dem Erst- und Zweitplatzierten⁴⁶ wurden dabei genauso verzeichnet wie sensationelle Vorsprünge, die mit 50, 40 und 20 Pferdelängen angegeben werden, um den abwesenden Rennpatronen einen unmittelbar nachvollziehbaren Eindruck vom *strachorere*⁴⁷, von der außerordentlichen Laufleistung der Pferde im Geschwindigkeitsvergleich, zu vermitteln⁴⁸.

Neben den Pferdelängen waren für die Semantisierung relativer Geschwindigkeit nach dem Augenmaß auch Distanzangaben anhand alltagsweltlich erfahrbarer Geschwindigkeitsphänomene, etwa aus dem Bereich des Werfens und Schießens, einschlägig: In den Korrespondenzen finden sich häufiger « *ein Steinwurf* » (*uno bon trar di mano*) oder « *ein Armbrustschuss* » (*un tracto de balestra*), aber auch bekannte Wegstrecken am Heimatort des Briefempfängers, deren Kenntnis der Briefschreiber voraussetzen durfte⁴⁹. Der Gonzaga-Klient Floriano Dolfo nutzte 1493 bei der Berichterstattung vom Bologneser Palio di San Petronio einen « *Vergleich mit Vertrautem* », wenn er den Abstand zwischen dem erstplatzierten Gonzaga-Pferd namens *Daino* und dem ebenfalls aus Mantuaner Ställen stammenden Zweitplatzierten *quanto è lunga Gonzaga vostra* angibt, das heißt mit der Länge des Dörfchens Gonzaga, des Stammsitzes der

Mantuaner Markgrafendynastie, der ebenfalls Schauplatz eines jährlichen Paliorennens war⁵⁰.

In den Jahrzehnten um 1500 kann der Mantuaner Markgrafenhof als italienweit operierendes Palio- Kommunikationszentrum gelten

Im selben Brief griff der gelehrte Jurist zusätzlich auf antike Beschreibungsmodi zurück, um den Erfolg des Mantuaner Rennstalls mit vergilischer Aura aufzuladen: *Proximus huic, longo sed proximus intervallo*, « als nächster folgt ihm, wenn auch in weitem Abstand », zitiert er mit Blick auf den Abstand des drittplatzierten Pferdes einen Vers aus dem fünften Buch von Vergils *Aeneis*, der schon in der antiken Literatur sprichwörtlich geworden war⁵¹.

In den Korrespondenzen kamen zuweilen dromologische Superlative und panegyrische Analogien zu Naturgewalten und mythologischen Figuren zum Einsatz, um die besondere Rennleistung eines Pferdes in triumphalistischer Absicht zu würdigen. Ebenso naheliegend wie bei den Korrespondenten beliebt ist auch die dromologische Metapher des Fliegens, im Sinne eines scheinbar ungehindert über dem Reibungswiderstand des Geläufs schwebenden, gleichsam schwerelosen Laufstils: « *Er rannte nicht, er flog* » (*el qual vola, e non corre*), so charakterisierte Bartolomeo de' Barbari im April 1496 den Siegeslauf des Pferdes von Moschino beim Palio di San Giorgio in Ferrara⁵². Wenige Zeilen danach, als er die Eindrücke von einem Testrennen in Mantua schilderte, kam erneut *volare* zum Einsatz: « *Der Grauschimmel, den er (Sigismondo Gonzaga, Anm. d. Verf.) von den Stratioten erworben hatte, flog [über die Piste] (et ch'el volava)* »⁵³. Angesichts des römischen Karnevalsrennens von 1510 ließ Alessandro Cardinali

ebenfalls keinen Zweifel an der herausragenden Rennleistung des Gonzaga-Hengstes aufkommen: « *Er kam mit solcher Geschwindigkeit, dass es jedem so vorkam, als sei er geflogen.* »⁵⁴

Einen erwartbar hyperbolischen Duktus gewann die Schnelligkeitsmetaphorik immer dann, wenn zeitgenössische Dichter ihre Feder zum Lob bestimmter Rennpferde schwingen. Kein Geringerer als der Florentiner Humanist und Poet Angelo Poliziano fuhr 1487 in seinem Lobgedicht auf eines der Rennpferde Lorenzo de' Medicis, *In equum Laurentii Medicis*, ein ganzes Arsenal an Naturgewalten und mythologischen Figuren auf, deren exzessive Geschwindigkeit jeweils gegenüber der unschlagbaren Geschwindigkeit des Rennpferdes den Kürzeren zurückzustehen hatte: « *Das Pferd, das Dir, Lorenzo, das berberische Numidien geschenkt hat / rennt sogar schneller als der Vogel und der Westwind / Pegasus weicht ihm und lässt die zaghaften Flügel hängen / und bald auch Cyllarus, der dem göttlichen Oebalides gehorcht. Man kann es nur am Start und am Ziel sehen / Lorenzo, keinesfalls aber während des Rennens* » (*Hunc aut carceribus aut meta cernere in ipsa, / Laure, licet; medio non licet in stadio*)⁵⁵. Vögel, der Westwind, Pegasus, Cyllarus – ein Berberpferd läuft ihnen allen davon und besticht dabei als während des Renngalopps unsichtbares, für das menschliche Auge nicht wahrnehmbares Geschwindigkeitsphänomen⁵⁶. Nicht von ungefähr galt Pegasus, das geflügelte, zu einem Sturm erzeugenden Flug fähige Pferd der griechischen Mythologie, schon Cicero als Inbegriff müheloser Schnelligkeit⁵⁷.

Während es sich bei Polizianos *opusculum* wohl um eine Auftragsarbeit für Lorenzo de' Medici handelt, der in den 1480er-Jahren einige Erfolge als Rennpatron feiern durfte⁵⁸, sind andere Lobgedichte unmittelbar auf das Zuschauererlebnis der Palioennen und die damit verbundene Geschwindigkeitserfahrung zurückzuführen: Nachdem er gesehen habe, mit welchem großem Vorsprung das Gonzaga-Pferd *Dayno* beim Bologneser Palio di S. Petronio ins Ziel gelaufen war, habe er sofort

zu seinem Lob (*a sua laude*) ein – heute freilich nicht mehr erhaltenes – Gedicht geschrieben, meldet Floriano Dolfo im Oktober 1493 an den Mantuaner Markgrafen⁵⁹. Dasselbe Rennpferd, *Daino Sauro*, das zwischen 1485 und 1499 zehn Paliorennen zu gewinnen vermochte, inspirierte etwas später den Mantuaner Dichter Filippo Lapacini zu einem Lobgedicht mit dem Titel *In laudem Sauri*, das wiederum den augenscheinlich bezeugten Befund des Geschwindigkeitsvorsprungs in zahlreiche Einzelmotive ausfaltete: «Weder ein Hirsch noch ein Leopard noch ein flüchtendes Wildtier/weder ein Pfeil, der von der Sehne wütend abgeschossen wird/noch ein Blitz vom Himmel/durch die gefärbte Luft/durchschritt so schnell den Morgen oder Abend./Weder Phöbus mit dem Ross seiner Sphären/dessen Schnelligkeit niemals besiegt wurde/noch der Wind, der jede Kraft noch immer auszulöschen imstande ist/zeigte jemals in der Welt eine solch unbändige Wut/Wie es beim Rennen tat der flinke Sauro/der die Mitte der Lilienstadt durchquerte/um vom Täufer den Goldpreis zu gewinnen.»⁶⁰

Ähnliche Analogien zu schnellen Tieren oder Naturgewalten finden sich auch bei den individuellen Namen der Rennpferde, deren identifizierende und differenzierende Funktion vor allem südlich der Alpen Wahrnehmung und Berichterstattung der Wettkämpfe steuerte und gerade auch im Vorfeld der Rennen das Stadtgespräch bestimmte⁶¹. Nicht selten wurden an Rennpferde auch die Namen von Tieren vergeben, die für ihre Geschwindigkeitsleistung bekannt und als Jagdbeute begehrt waren, etwa *L'Orso barbaro* (der Berberbär) oder der bereits erwähnte *Daino Sauro* (Brauner Hirsch)⁶². Besonderer Beliebtheit erfreuten sich dabei Namen aus der Vogelwelt, die mit der Semantik des Fliegens (*volare*) in den Rennberichten korreliert, etwa die Schwalbe (in der diminutiven Form: *Rondanino*), der Papagei (*Pappagallo*) oder die Lerche (*Lodolo*)⁶³. In mehreren Varianten werden Rennpferde als «Falken» bezeichnet: *Falcone*, der zwischen 1499

und 1503 zwölf Paliorennen gewann, zwei Pferde namens *Zirifalco* oder *Girifalco* (Gerfalke) sowie *Peregrino*, dessen Name auf den Wanderfalken zurückgeht, sind hierfür Beispiele⁶⁴. In dieser Namensgebung spiegelt sich nicht nur eine höfisch-adelskulturell geprägte Repräsentationsfunktion des Rennpferds, sondern auch der ostentativ-heroisierende Vergleich zwischen diesem und dem Falken als schnellstem Tier der Welt: «*Il Turcho war soweit geheilt, dass er es heute mit der ganzen Berberküste aufnehmen könnte, denn er gleicht einem Falken*», schrieb Simone 1494 aus Florenz an den Mantuaner Markgrafen⁶⁵. Anderswo rekurierte die Hipponymie auf Naturerscheinungen wie etwa den Blitz, um das Schnelligkeitspotenzial des betreffenden Rennpferds auf den Punkt zu bringen: *Folgore* (Blitz) hieß etwa ein Berberross, das Lorenzo de' Medici 1480 dem Bologneser Stadtherrn Giovanni Bentivoglio geschenkt hatte und das dann zu Beginn der 1480er-Jahre bei mehreren Paliorennen reüssierte⁶⁶. Hinter der hipponymen Aneignung von Falken, Blitzen, Winden, mythischen Figuren und Schüssen lagen nicht nur erhebliche Leistungserwartungen und -hoffnungen, sondern auch Zuschreibungen einer genuinen Handlungsmacht im Kontext des Geschwindigkeitsvergleichs, die im Erfolgsfall in einen Statusgewinn für den Rennpferdebesitzer umgemünzt werden konnte.

Fazit

Gemäß dem Prinzip der Rennpatronage und des *far correre i cavalli*, des Laufen-Lassens unter dem Namen eines Rennpatrons, rannten die Rennpferde als Stellvertretertiere und hippische Alter Egos ihrer Besitzer – meist Signori oder hochgestellte Persönlichkeiten – bei den Paliorennen um die Wette⁶⁷. Zwischen Patron und Rennpferd bestand ein «kentaureischer Pakt», eine Symbiose zwischen den kompetitiven Statusinteressen eines Menschen und der kinetischen Energie eines Geschwindigkeitstieres⁶⁸. Pferdestärke und animalische *velocità*

konnte auf diese Weise in *onore* – Ehre – und Reputationsgewinne der Patrone umgemünzt werden⁶⁹. Niccolò Machiavelli erachtete es in seinem *Il Principe* geradezu als fürstliche Pflicht, « von der Natur der Tiere den rechten Gebrauch zu machen » (*necessitato uno principe sapere bene usare la bestia*)⁷⁰. Um zu verdeutlichen, wie der Fürst menschliche und animalische Qualitäten miteinander verschmelzen sollte, wählte Machiavelli das naheliegende Bild des Kentauren – halb Tier, halb Mensch –, der als perfektes Zusammenspiel von hippischem Tempo und menschlichem Intellekt herangezogen wurde⁷¹. Mit den Augen Niccolò Machiavellis betrachtet, gewinnt gerade der kentaaurische Pakt zwischen einem Signore und seinem Rennpferd noch eine weitere Bedeutungsebene, nämlich die eines Fürstenspiegels. Denn bei den Geschwindigkeitskonkurrenzen von Stellvertretertieren waren beinahe alle Qualitäten und Tugenden gefordert, die Machiavelli einem erfolgreichen Renaissancefürsten ins Stammbuch schrieb: Schnelligkeit im Denken und Handeln (*celerità/prontezza*), das Ausnutzen einer günstigen Gelegenheit (*occasione*) und das Potenzial der *virtù*,

im Sinne einer kompetitiven Durchsetzungsfähigkeit die Kontingenz der *fortuna* zu überwinden. Der auch für Wettkampfkonstellationen einschlägige Imperativ der Geschwindigkeit durchzieht Machiavellis Werk: Nach den *Istorie Fiorentine* glaubten die Florentiner, « dass eher Schnelligkeit als Gewalt sie zum Sieg führen würde » (*la celerità più che le forze*), und zu den fürstlichen Handlungsmaximen in der italienischen Renaissance vor dem Italienzug Karls VIII. zählten nach seiner Schrift *Dell'arte della guerra* unter anderem « Scharfsinn und Schnelligkeit in Taten und Worten » (*ne' detti e nelle parole arguzia e prontezza*)⁷². Vor diesem Hintergrund verkörperte die *velocità* des Rennpferds ein zeitgenössisches Anforderungsprofil an den idealen Signore-Patron, der in der politischen Welt der italienischen Renaissance unbedingt auf Handlungsschnelligkeit und damit im Grunde auf kentaaurische Mimesis angewiesen war. In einer Welt wie Renaissanceitalien, in der konkurrierende Statusdemonstrationen und volatile Ranghierarchien an der Tagesordnung waren⁷³, war der Geschwindigkeitsvergleich der schnellen Stellvertreterpferde jedenfalls auf der Höhe der Zeit.

Biography: Christian Jaser studied History and Latin Philology of the Middle Ages in Munich and Berlin. In 2011, he received his PhD on medieval rituals of excommunication, and in 2019 he completed his habilitation thesis on fifteenth- and early sixteenth-century urban sport cultures in Italy and Germany. Currently he is professor of Medieval History at the University of Kassel in Germany. From 2020 to 2023 he held a professorship of medieval history and auxiliary sciences of history at the University of Klagenfurt in Austria. He held several scholarships at the Historisches Kolleg in Munich, at the German Historical Institutes in Rome and Paris and at the École des hautes études en sciences sociales in Marseilles. In 2020, he was awarded the Prize of Humboldt-University of Berlin for Excellent Achievements on the Field of Medieval History, for his book on urban horse racing in fifteenth- and early sixteenth-century Italy and Germany (forthcoming).

Stichwörter: Palio, Renaissance, Italien, Semantiken der Geschwindigkeit.

Abstract: This article deals with the visual appeal and event character of equine speed at the urban horse races of the Italian Renaissance hosted by many northern and central Italian cities from the 13th century onwards. Barbary horses (*barberi*) imported from the Barbary coast of North Africa were regarded by all contemporary observers as the real performers in these racing contests. As icons of Renaissance racing, the Berber horses embodied the historical role of the horse as the « epitome of speed » in the pre-modern « horse age ». How these special equine powers were perceived and verbalised by spectators along the racetrack is the focus of these considerations. Against the background of the contemporary experience of speed, the specific spatial arrangement of these flat races must be considered in particular. Regularly, they led the racehorses straight through the urban centre and was designed for a fair comparison of speed. In contemporary palio reporting, a semantics of speed evolved that operated with distance indications in the form of horse lengths and similar speed phenomena, dromological superlatives and comparisons with fast animals and natural forces.

Keywords: Palio, Renaissance, Italy, semantics of speed.

Notes

- ¹ CERETA Laura, « In asinarium funus oratio, abgedr. », in: ALBERT Jr., *Laura Cereta: Quattrocento Humanist*, Binghamton, Center for Medieval & Early Renaissance Studies, 1982, pp. 118–134 (pp. 126–127) (dt. Übersetzung des Verf.). Vgl. zu diesem Werk GRIFFIN Quinn, « “Salve atque vale, aselle”. Satire and Consolation in Laura Cereta’s *In asinarium funus oratio* », *Humanistica Lovaniensia* 67.1, 2018, pp. 69–89.
- ² Siehe zur Paliotradition in Brescia FRATI Vasco, « La festa dell’Assunta a Brescia nei secoli XIII–XV. Le corse delle prostitute e dei tori », *Annali Queriniani* 9, 2008, pp. 9–48; BOWD Stephen D., *Venice’s Most Loyal City. Civic Identity in Renaissance Brescia*, Cambridge, Mass. & London, Harvard University Press, 2010, p. 99. Vgl. dazu jetzt umfassend JASER Christian, *Palio und Scharlach. Städtische Pferderennen und die Erfindung des Sports um 1500*, Stuttgart, Hiersemann, 2024.
- ³ JASER Christian, « Die “Erfindung” des Rennpferds als Ikone des Renaissancesports », in: TSCHIGGERL Martin (Hg.), *Medienkulturen des Sports*, Wien, Ferstl & Pertz, 2017, pp. 51–85; JASER Christian, « Geschwindigkeit als Statusfaktor. Städtische Pferderennen und die Konkurrenz von signori und Fürsten im Italien der Renaissance », in: NEUMANN Franziska, POTTERING Jeroen, THIESSEN Hillard von (Hg.), *Konkurrenzen in der Frühen Neuzeit. Aufeinandertreffen – Übereinstimmung – Rivalität*, Köln, Böhlau, 2023, pp. 108–116; TOBEY Elizabeth, « The Palio-Horse in Renaissance and Early Modern Italy », in: RABER Karen, TUCKER Treva J. (Hg.), *Culture of the Horse: Status, Discipline and Identity in the Early Modern World*, New York, Palgrave Macmillan, 2005, pp. 63–90.
- ⁴ CORTE Claudio, « Il Cavalerizzo », in: BASCETTA Carlo (Hg.), *Sport e giochi. Trattati e scritti dal XV al XVIII secolo*, 2 Bde., Mailand, Polifilo, 1978, Bd. 1, pp. 241–256 (246). Zu Claudio Corte siehe TOBEY Elizabeth, « Palio Horse... », p. 64.
- ⁵ RAULFF Ulrich, *Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung*, München, Beck, 2015, p. 16. Zum Pferdezeitalter vgl. KOSELLECK Reinhart, « Der Aufbruch in die Moderne oder das Ende des Pferdezeitalters », in: *Historikerpreis der Stadt Münster 2003: Prof. Reinhart Koselleck. Dokumentation zur Feierstunde zur Verleihung am 18. Juli 2003 im Festsaal des Rathauses zu Münster*, Münster, Presse- und Informationsamt, 2003, pp. 23–39.
- ⁶ BEHRINGER Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2003, p. 645; BRAUN Andreas, *Tempo, Tempo! Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a. M., Anabas, 2001, p. 14.
- ⁷ WIECZOREK Alfried, TELLENBACH Michael (Hg.), *Pferdestärken. Das Pferd bewegt die Menschheit*, Mannheim & Mainz, Reiss-Engelhorn Museen & Philipp von Zabern, 2007.
- ⁸ HUXLEY Aldous, « Wanted, a New Pleasure », in: HUXLEY Aldous, *Complete Essays*, Bd. 3: 1930–1935, ed. BAKER Robert S., SEXTON James, Chicago, Ivan R. Dee, 2001, pp. 263–264. Vgl. dazu DUFFY Enda, *The Speed Handbook. Velocity, Pleasure, Modernism*, Durham & London, Duke University Press, 2009, p. 4.
- ⁹ STEFFEN Will, BROADGATE Wendy u. a., « The trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration », *The Anthropocene Review* 2(1), 2015, pp. 81–98.
- ¹⁰ ROSA Hartmut, *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, 10. Aufl., Frankfurt a. M., Suhrkamp, 2014; STUDENY Christophe, *L’invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995; VIRILIO Paul, *Geschwindigkeit und Politik. Ein Essay zur Dromologie*, Berlin, Merve, 1980. Vgl. JUNG Theo, « Beschleunigung im langen 19. Jahrhundert. Einheit und Vielfalt einer Epochenkategorie », *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 3, 2016, pp. 51–63 (p. 51, Zitat).
- ¹¹ JUNG Theo, « Beschleunigung ... », 1; AUDERSET Juri, MÜLLER Philipp, BEHR Andreas, « Einleitung. Beschleunigung und plurale Temporalitäten », *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 3, 2016, pp. 7–14 (pp. 8–9); OSTEN Manfred, « *Alles veloziferisch* » oder *Goethes Entdeckung der Langsamkeit. Zur Modernität eines Klassikers im 21. Jahrhundert*, Frankfurt a. M., Insel, 2003, p. 33.
- ¹² BRAUN Andreas, *Tempo...*, pp. 17–40.
- ¹³ Vgl. dazu BORSCHIED Peter, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a. M., Campus, 2004, pp. 176–192; ROSA Hartmut, *Beschleunigung...*, p. 82.
- ¹⁴ KRUSE Wolfgang, « Geschwindigkeit, Ordnung, Simultanität. Perspektiven auf Zeiterfahrung und Geschichtsbewusstsein in der Moderne », *Traverse. Zeitschrift für Geschichte* 3, 2016, pp. 38–50 (p. 42); DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *Die Geschichte der Stunde. Uhren und moderne Zeitordnungen*, München, dtv, 1995, pp. 11–23.
- ¹⁵ PERSON Gobelinus, « Cosmodromius », hg. v. JANSEN Max, Münster, Aschendorff, 1900, p. 1. Vgl. dazu SCHREINER Klaus, « “Diversitas temporum”. Zeiterfahrung und Epochengliederung im späten Mittelalter », in: HERZOG Reinhart, KOSELLECK Reinhart (Hg.), *Epochenschwelle und Epochenbewusstsein. Poetik und Hermeneutik XII*, München, Fink, 1987, pp. 381–428 (p. 428, Zitat).
- ¹⁶ MASCHKE Erich, « Das Berufsbewusstsein des mittelalterlichen Fernkaufmanns », in: HAASE Carl (Hg.), *Die Stadt des Mittelalters*, Bd. 3: *Wirtschaft und Gesellschaft*, Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1973, pp. 177–216 (pp. 189–190); GOLDTHWAITE Richard A., *The Economy of Renaissance Florence*, Baltimore, Johns Hopkins University Press,

- 2011, pp. 94–96; DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *Geschichte der Stunde...*, pp. 210–214.
- ¹⁷ DOHRN-VAN ROSSUM Gerhard, *Geschichte der Stunde...*, p. 116; CRONIN Vincent, *The Florentine Renaissance*, London, Pimlico, 1996, p. 127.
- ¹⁸ Vgl. dazu BORSCHIED Peter, *Das Tempo-Virus...*, pp. 30, 35.
- ¹⁹ Vgl. dazu SCHREINER Klaus, «Diversitas temporum»..., p. 428.
- ²⁰ Zit. nach BEHRINGER Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur...*, pp. 51, 645. Vgl. PETTEGREE Andrew, *The Invention of News. How the World Came to Know about Itself*, New Haven & London, Yale University Press, 2014, p. 54.
- ²¹ BEHRINGER Wolfgang, *Im Zeichen des Merkur...*, pp. 9, 645; RAULFF Ulrich, *Das letzte Jahrhundert der Pferde...*, p. 16.
- ²² BRAUN Andreas, *Tempo...*, p. 15.
- ²³ Regelung der Sieneser Biccherna für die Paliorennen an Mariä Himmelfahrt und am Festtag von Maria Magdalena, 21. Juli 1493, Archivio di Stato di Siena, Biccherna, 804, fol. 6v-7r, abgedr. in: CECCHINI Giovanni, «Palio and Contrade: Historical Evolution», in: FALASSI Alessandro, CATONI Giuliano (Hg.), *Palio*, Mailand, Electa, 1984, pp. 309–358 (p. 353), n° XVI.
- ²⁴ Isabella d'Este an Francesco II. Gonzaga, Mailand, 24.09.1492, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 2991, libro 2, fol. 68r.
- ²⁵ Vgl. dazu MALLETT Michael, «Horse-Racing and Politics in Lorenzo's Florence», in: MALLETT Michael, MANN Nicholas (Hg.), *Lorenzo the Magnificent: Culture and Politics*, London, The Warburg Institute, 1996, pp. 253–262 (p. 254); NOSARI Galeazzo, CANOVA Franco, *Il Palio nel Rinascimento. I cavalli di razza dei Gonzaga nell'età di Francesco II Gonzaga 1484-1519*, Reggiolo, E. Lui, 2003, pp. 12–57.
- ²⁶ TREXLER Richard C., *Public Life in Renaissance Florence*, New York & London, Academic Press, 1980, p. 262.
- ²⁷ TONNI Andrea, «The Renaissance Studs of the Gonzagas of Mantua», in: EDWARDS Peter, ENENKEL Karl A. E. (Hg.), *The Horse as Cultural Icon. The Real and the Symbolic Horse in the Early Modern World*, Leiden, Brill, 2012, pp. 261–278 (p. 264).
- ²⁸ ARTUSI Luciano, GABBRIELLI Silvano, *Feste e giochi a Firenze*, Florenz, Becocci, 1976, p. 59; CHRÉTIEN Heidi L., *The Festival of San Giovanni. Imagery and Political Power in Renaissance Florence*, Berlin u. a., Lang, 1994, p. 41.
- ²⁹ Vgl. dazu NEVOLA Fabrizio, «The Word on the Street. The Strada Romana and its Users», in: NEVOLA Fabrizio (Hg.), *Siena. Constructing the Renaissance City*, New Haven, Yale University Press, 2007, pp. 115–146, 241–249 (p. 35).
- ³⁰ Vgl. CAREW-REID Nicole, *Les fêtes florentines au temps de Lorenzo il Magnifico*, Florenz, Olschki, 1995, p. 72.
- ³¹ NAJEMY John M., «Florentine Politics and Urban Spaces», in: CRUM Roger J., PAOLETTI John T. (Hg.), *Renaissance Florence. A Social History*, Cambridge, Cambridge University Press, 2006, pp. 19–54.
- ³² JASER Christian, «Spaces for Speed: Urban Streetscapes and Horse Racing in Renaissance Italy and Germany», in: DÜPELMANN Sonja (Hg.), *Landscapes for Sport: Histories of Physical Exercise, Sport, and Health*, Washington D.C., Harvard University Press, pp. 65–89 (pp. 69–71).
- ³³ PINTO Giuliano, SALVESTRINI Francesco, ZORZI Andrea (Hg.), *Statuti della Repubblica Fiorentina, 1322-1325*, hg. von Romolo Caggese, Neuausgabe, Bd. 1: *Statuto del Capitano del Popolo degli anni 1322-1325*, Florenz, Leo S. Olschki Editore, 1999, p. 164, lib. IV, rubr. XI; *Statuta populi et communis Florentiae publica auctoritate collecta, castigata et praeposita anno salutis MCCCCXV*, 3 Bde., Freiburg i. Br., Florenz, 1778–1783, Bd. 2, pp. 473–474, lib. IV, rubr. CXXIII.
- ³⁴ Archivio di Stato di Ferrara, Contabilità, 1490, p. 50. Vgl. TUOHY Thomas, *Herculean Ferrara. Ercole d'Este, 1471-1505, and the Invention of a Ducal Capital*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996, p. 240.
- ³⁵ JASER Christian, «Spaces for Speed...», p. 68; MUSACCHIO Jacqueline Marie, *Art, Marriage, & Family in the Florentine Renaissance Palace*, New Haven, Yale University Press, 2008.
- ³⁶ Vgl. zu Begriff und Konzept der Sportkultur umfassend JASER Christian, *Palio...*; JASER Christian, «Agonale Ökonomien. Städtische Sportkulturen des 15. Jahrhunderts am Beispiel der Florentiner Palio-Pferderennen», *Historische Zeitschrift* 298, 2014, pp. 593–624.
- ³⁷ RAULFF Ulrich, *Das letzte Jahrhundert der Pferde...*, p. 16.
- ³⁸ ZWIERLEIN Cornel, «Gegenwartshorizonte im Mittelalter: Der Nachrichtenbrief vom Pergament- zum Papierzeitalter», *Jahrbuch für Kommunikationsgeschichte* 12, 2010, pp. 3–60 (pp. 4–12, Zitat auf p. 4).
- ³⁹ Vgl. WERRON Tobias, *Der Weltsport und sein Publikum. Zur Autonomie und Entstehung des modernen Sports*, Weilerswist, Velbrück, 2010, p. 72.
- ⁴⁰ Siehe dazu ausführlich JASER Christian, *Palio...*
- ⁴¹ KIRCHMANN Kay, *Verdichtung, Weltverlust und Zeitdruck. Grundzüge einer Theorie der Interdependenzen von Medien, Zeit und Geschwindigkeit im neuzeitlichen Zivilisationsprozeß*, Opladen, Leske & Budrich, 1998, p. 127. Vgl. dazu BORSCHIED Peter, *Das Tempo-Virus...*, p. 32; BRAUN Andreas, *Tempo...*, pp. 12–13.
- ⁴² MONTAIGNE Michel de, *Journal de voyage*, hg. v. GARAVINI Fausta, Paris, Gallimard, 2007, p. 473. Dt.

Übersetzung: MONTAIGNE Michel de, *Tagebuch einer Reise durch Italien, die Schweiz und Deutschland in den Jahren 1580 und 1581*, hg. v. FLAKE Otto, Frankfurt a. M., Insel, 1988, p. 239. Vgl. dazu MCCLELLAND John, «Montaigne and the Sports of Italy», *Renaissance and Reformation* 27, 2003, pp. 41–51 (pp. 45–46).

⁴³ GOETHE Johann Wolfgang von, *Italienische Reise*, textkritisch durchgesehen v. TRUNZ Erich, komm. v. EINEM Herbert von, unveränd. Nachdruck, München 2017, p. 507.

⁴⁴ Siehe dazu das Quellenzitat oben. Zur Geschwindigkeitssemantik in Bezug auf Pferde in der Antike und in der mittelalterlichen Epik siehe OHLY Friedrich, «Die Pferde im "Parzival"», in: *L'uomo di fronte al mondo animale nell'alto medioevo. 7-13 aprile 1983*, Bd. 2, Spoleto, Settimane di studio, 1985, pp. 849–927 (pp. 905–908); ACKERMANN-ARLT Beate, *Das Pferd und seine epische Funktion im mittelhochdeutschen «Prosa-Lancelot»*, Berlin, De Gruyter, 1990, bes. pp. 203–205, 209–211; ZILTENER Werner, *Repertorium der Gleichnisse und bildhaften Vergleiche der okzitanischen und der französischen Versliteratur des Mittelalter*, Bern, Francke, 1989, p. 202; SAUVAGE André, *Étude de thèmes animaliers dans la poésie latine. Le cheval – les oiseaux*, Brüssel, Latomus, 1975, pp. 81–90.

⁴⁵ Gian Filippo Salarolo an Lorenzo de' Medici, Bologna, 20.06.1481, Archivio di Stato di Firenze, Mediceo avanti il Principato, XXXVIII, fol. 226r; Alessandro Cardinali an Isabella d'Este Gonzaga, Rom, 15.02.1510, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 858, fol. 534r; Stazio Gadio an Francesco II. Gonzaga, Rom, 24.02.1512, ebd., busta 860, fol. 21v; Alessandro Gabbioneta an Francesco II. Gonzaga, Rom, 19.02.1515, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 876, fol. 121r.

⁴⁶ Giovanni Borromeo an Francesco II. Gonzaga, Florenz, 24.06.1511, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1106, fol. 68r; Giovanni Giacomo da Crema an Francesco II. Gonzaga, Florenz, 24.06.1464, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1100, fol. 181r; Isabella d'Este Gonzaga an Francesco II. Gonzaga, Mantua, 26.06.1492, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 2991, libro 2, fol. 31r; Giovanni Sabadino degli Arienti an Ercole d'Este, Bologna, 5.10.1502, Archivio di Stato di Modena, Archivio Estense, Carteggio Ambasciatori, Bologna, 1, filza 7, n° 36.7; JAMES Carolyn (Hg.), *The Letters of Giovanni Sabadino degli Arienti (1481–1510)*, Florenz, Olschki, 2001, n° 95, p. 167.

⁴⁷ Giovanni Francesco Colla an Francesco II. Gonzaga, Bologna, 20.06.1514, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1148, fol. 17r.

⁴⁸ Marco Bonaventura an Francesco II. Gonzaga, Rom, 02.02.1505, Archivio di Stato di Mantova, Archivio

Gonzaga, busta 856, fol. 547r; Martino Maria de Anguissola an Francesco II. Gonzaga, Governolo, 22.09.1494, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 2445, fol. 194r; Alessandro Cardinali an Isabella d'Este Gonzaga, Rom, 15.02.1510, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 858, fol. 534v.

⁴⁹ Francesco Malatesta an Francesco II. Gonzaga, Florenz, 14.06.1500, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1103, fol. 72v-73r; Carlo Agnelli an Francesco II. Gonzaga, Bologna, 4.10.1515, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 863, fasc. III, fol. 70r; Angelo Tovaglia an Francesco II. Gonzaga, Florenz, 30.07.1492, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1102, unpag.; Paolo Somenzio an Francesco II. Gonzaga, Siena, 12.03.1502, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1104, fol. 440r.

⁵⁰ Floriano Dolfo an Francesco II. Gonzaga, Bologna, 4.10.1493, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1143; DOLFO Floriano, *Lettere ai Gonzaga*, hg. v. MINUTELLI Marzia, Rom, Edizioni di Storia e di Letteratura, 2002, n° 1, p. 3. Zum «Vergleich mit Vertrautem» siehe ESCH Arnold, *Landschaften der Frührenaissance. Auf Ausflug mit Pius II.*, München, Beck, 2008, p. 95.

⁵¹ Floriano Dolfo an Francesco II. Gonzaga, Bologna, 4.10.1493, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1143; DOLFO Floriano, *Lettere ai Gonzaga...*, n° 1, p. 3; P. Vergilius Maro, *Aeneis*, übers. u. hg. v. BINDER Edith, BINDER Gerhard, Stuttgart, Reclam, 2012, lib. V, Z. 320, p. 246. Vgl. dazu DOLFO Floriano, *Lettere ai Gonzaga...*, p. 242. Zum Sprichwortcharakter des Verses TOSI Renzo, *Dizionario delle sentenze latine e greche*, Mailand, Rizzoli, 1991, n° 1266.

⁵² Bartolomeo de' Barbari an Francesco II. Gonzaga, Castiglione Mantovano, 26.04.1496, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 2450, fol. 6r. Vgl. dazu auch BELLEI Andrea (Hg.), *Lettere dal Castello di Castiglione Mantovano*, Mantua, Sometti, 2001, n° 152, p. 90. Zum traditionellen Motiv des Fliegens als hippische Geschwindigkeitsmetapher siehe OHLY Friedrich, «Die Pferde im "Parzival"»..., p. 905; SAUVAGE André, *Étude de thèmes animaliers...*, pp. 82–84.

⁵³ Bartolomeo de' Barbari an Francesco II. Gonzaga, Castiglione Mantovano, 29.06.1496, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 2450, fol. 67r. Vgl. BELLEI Andrea (Hg.), *Lettere dal Castello...*, Nr. 155, p. 93.

⁵⁴ Alessandro Cardinali an Isabella d'Este Gonzaga, Rom, 15.02.1510, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 858, fol. 534r.

⁵⁵ POLIZIANO Angelo, «In equum Laurentii Medicis», in: DEL LUNGO Isidoro (Hg.), *Prose volgari inedite e poesie latine e greche edite e inedite di Angelo Ambrogini Poliziano*, Florenz, G. Barbèra, 1867, p. 130.

- ⁵⁶ Zum Wind als Geschwindigkeitsmetapher siehe OHLY Friedrich, «Die Pferde im "Parzival"»..., pp. 905–906; SAUVAGE André, *Étude de thèmes animaliers...*, pp. 84–87.
- ⁵⁷ CICERO, *Pro Publio Quinctio, Pro Sexto Roscio Amerino. Pro Quinto Roscio Comoedo. De lege agraria 1,2,3*, hg. u. übers. v. FREESE John Henry, London, Harvard University Press, 1967, c. XXV, 80, p. 101; ALBERTUS MAGNUS, *De animalibus libri XXVI nach der Kölner Urschrift*, Bd. 2: *Buch XIII-XXVI*, hg. v. STADLER Hermann, Münster, 1920, lib. XXII, tract. 2, cap. 1, p. 1420. Zu Pegasus und seiner mittelalterlichen Rezeption ACKERMANN-ARLT Beate, *Pferd...*, p. 9.
- ⁵⁸ MALLETT Michael, «Horse-Racing...».
- ⁵⁹ Floriano Dolfo an Francesco II. Gonzaga, Bologna, 8.10.1495, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1143; DOLFO Floriano, *Lettere ai Gonzaga*, hg. v. MINUTELLI Marzia, Rom, Edizioni di Storia e di Letteratura, 2002, n° II, p. 4.
- ⁶⁰ LAPACINI Filippo, «In laudem Sauri», in: *Libro dei palii vinti*, Mantua, 1512–1518, Mailand, Collezione Giustiniani Falck, fol. 6v. Vgl. MALACARNE Giancarlo, *Il mito dei cavalli gonzagheschi. Alle origini del purosangue*, Verona, Promoprint, 1995, p. 229; TOBEY Elizabeth, «Palio Horse...», p. 80. Zum Geschwindigkeitsvergleich zwischen Hirsch und Pferd in der Antike siehe SAUVAGE André, *Étude de thèmes animaliers...*, p. 84.
- ⁶¹ SCHWERDT Judith, «Hipponymie. Zu Benennungsmotiven bei Pferdenamen in Geschichte und Gegenwart», *Beiträge zur Namensforschung* 41.1, 2007, pp. 1–41 (p. 2); JASER Christian, «Mercur, Fortuna und San Giovanni – Pferderennen, Wetten und merkantiles Kalkül im Florenz der Renaissance», in: SCHELLER Benjamin (Hg.), *Kulturen des Risikos im Europa des Mittelalters und der Frühen Neuzeit*, Berlin, De Gruyter, 2019, pp. 229–249.
- ⁶² Zur Wahrnehmung des Bären als schnellen Tieres im Mittelalter vgl. BECK Corinne, «Approches du traitement de l'animal chez les encyclopédistes du XIII^e siècle. L'exemple de l'ours», in: PICONE Michelangelo (Hg.), *L'enciclopedia medievale. Atti del convegno San Gimignano 1992*, Ravenna, Longo, 1994, pp. 163–178.
- ⁶³ Vgl. NOSARI Galeazzo, CANOVA Franco, *I cavalli Gonzaga della raza de la casa. Allevamenti e scuderie di Mantova nei secoli XIV-XVII*, Reggiolo, E. Lui, 2005, p. 30. Zur Schnelligkeit der Schwalbe siehe auch den entsprechenden Hinweis in: SCHÖNBERGER Otto (Hg.), *Physiologus. Griechisch/Deutsch*, Stuttgart, Reclam, 2005, c. 33b, p. 63.
- ⁶⁴ *Libro dei palii vinti*, Mantua, 1512–1518, Mailand, Collezione Giustiniani Falck, fol. 28r-v (*Falcone*), 29r (*Peregrino*), 34v (*Girifalco*).
- ⁶⁵ Simone an Francesco II. Gonzaga, Florenz, 03.07.1494, Archivio di Stato di Mantova, Archivio Gonzaga, busta 1102, unpag. Vgl. SAUVAGE André, *Étude de thèmes animaliers...*, pp. 82–84. Zur Schnelligkeit des Falken siehe MACDONALD Helen, *Falke. Biographie eines Räubers*, München, Beck, 2017, p. 40.
- ⁶⁶ Gian Filippo Salarolo an Lorenzo de' Medici, Bologna, 20.06.1481, Archivio di Stato di Firenze, Mediceo avanti il Principato, XXXVIII, fol. 226r. Vgl. dazu MALLETT Michael, «Horse-Racing...», p. 261. Zum bereits in der Antike verbreiteten Vergleich von schnellen Pferden und Blitzen siehe SAUVAGE André, *Étude de thèmes animaliers...*, pp. 86–87.
- ⁶⁷ SAVONAROLA Girolamo, «Trattato circa il regimento e governo della città di Firenze», in: VILLARI Pasquale, CASANOVA Eugenio (Hg.), *Scelta di prediche e scritti di Fra Girolamo Savonarola*, Florenz, G. C. Sansoni, 1898, p. 376.
- ⁶⁸ RAULFF Ulrich, *Das letzte Jahrhundert der Pferde...*, pp. 16–17. Zur mittelalterlichen Figur des Kentauren siehe KRASS Andreas, «Die Spur des Zentauren. Pferde- und Eselsmänner in der deutschen Literatur des Mittelalters», in: SCHEUER Hans-Jürgen, VEDDER Ulrike (Hg.), *Tiere im Text. Exemplarität und Allegorizität literarischer Lebewesen*, Bern & Berlin, Peter Lang, 2015, pp. 81–96.
- ⁶⁹ JASER Christian, «Urban Palio and Scharlach Races in Fifteenth- and Early Sixteenth-Century Italy and Germany», *The International Journal of the History of Sport* 37, 3–4, 2020, DOI: 10.1080/09523367.2020.1754202 (Zugriffsdatum: 06.05.2024), p. 8.
- ⁷⁰ MACHIAVELLI Niccolò, *Il Principe / Der Fürst. Italienisch / Deutsch*, übers. u. hg. v. RIPPEL Philipp, Stuttgart, Reclam, 2009, c. 18, p. 136 (dt. Übers. p. 137).
- ⁷¹ MACHIAVELLI Niccolò, *Il Principe...*, c. 18, pp. 134/136 (dt. Übers. pp. 135/137). Vgl. RAIMONDI Ezio, «The Politician and the Centaur», in: ASCOLI Albert Russell, (Hg.), *Machiavelli and the Discourse of Literature*, Ithaca u. a., Cornell University Press, 1993, pp. 145–160; RABER Karen, *Animal Bodies, Renaissance Culture*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2013, p. 71.
- ⁷² MACHIAVELLI Niccolò, *Il Principe...*, Kap. XXI, p. 178; ebd., Kap. VII, p. 54; MACHIAVELLI Niccolò, «Istorie Fiorentine», in: MACHIAVELLI Niccolò, *Opere*, hg. v. MONTEVECCHI Alessandro, Turin, UTET, 2007, pp. 275–759, Buch II, Kap. XXII, p. 373; MACHIAVELLI Niccolò, «Dell'arte della guerra», in: MACHIAVELLI Niccolò, *Tutte le opere*, hg. v. MARTELLI Mario, Florenz, Sansoni, 1971, pp. 299–398 (p. 388). Vgl. FUNKE Hans-Günter, «Das Phänomen der "Beschleunigung der Geschichte": der Italienzug Karls VIII. (1494) in der Wahrnehmung Guicciardinis und Machiavellis», *Romanistische Zeitschrift für Literaturgeschichte* 28, 2004, pp. 401–414; LAZZARINI Isabella, *Communication and Conflict: Italian Diplomacy in the Early Renaissance, 1350-1520*, Oxford, Oxford University Press, 2015, p. 118.
- ⁷³ LAZZARINI Isabella, *Communication and Conflict...*, p. 164.

FAIRE CORPS AVEC LE MONDE JUSQU'À TOUCHER LE CIEL LA MARCHÉ CHEZ GUSTAVE ROUD

CLAIRE JAQUIER
Université de Neuchâtel

Résumé : Le poète suisse Gustave Roud (1897-1976) est l'auteur d'une œuvre qui fait écho à l'exercice de la marche, pratiqué toute sa vie dans la campagne vaudoise. Découvrant son homosexualité à l'adolescence, le poète choisit de ne pas la vivre mais d'en faire, sous le nom de « *différence* », la source de sa poésie. La marche solitaire représente la face vivante de la « *différence* » : elle permet au poète d'arpenter un espace rural configuré en « *paradis* » par le travail agricole, et de se sentir accueilli par des amis paysans. Pratiquée intensément, la marche implique la lenteur et favorise une forme de connaissance du monde et de soi-même. Roud oppose le pas humain à la vitesse engendrée par la mécanisation, qui à ses yeux dénature le monde rural.

Poète, traducteur, critique et photographe suisse, Gustave Roud a conservé longtemps une réputation de solitaire et de sédentaire, vivant toute sa vie dans le village de Carrouge, au Jorat. On sait aujourd'hui qu'il cultiva de nombreuses relations, amicales et professionnelles, dans les milieux culturels romands, et qu'il identifiait son « *être poétique* » à celui du « *vagabond à la nuit tombante, les dents plantées dans un pain froid, qui tremble de joie et d'angoisse devant la ténèbre commençante* »¹. Grand marcheur, il parcourut toute sa vie, de jour comme de nuit, de vastes itinéraires dans les campagnes.

Dans la rubrique « Textes » de la revue lausannoise *Aujourd'hui*, en mars 1930, Gustave Roud publie, avec un bref commentaire, un extrait d'un entretien de Paul Claudel paru en revue, qui sera repris chez Gallimard dans *Conversations dans le Loir-et-Cher* (1935). Comparant entre elles les cultures



Figure 1 Gustave Roud au bord d'une route de campagne, portant un sac sur son épaule, 1930-1950.
© Fonds photographique Gustave Roud/Subilia, BCUL, AAGR.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.41

orientales et occidentales, Claudel désigne l'Amérique comme le pays de l'automobile, de la vitesse, du « *tic-tac de la machine universelle* », et ne cache pas sa préférence : « *Comme l'Asie est rafraîchissante quand on arrive de New York ! Quel bain d'humanité intacte !* »² Nul doute que Gustave Roud, qui pourtant n'a voyagé ni en Asie ni en Amérique, partage cette aversion pour les véhicules motorisés.

La douceur des collines contre le panorama

Auteur de deux plaquettes de poésie, *Adieu et Feuilles*, Roud est alors secrétaire de rédaction d'*Aujourd'hui* : il publie de nombreux textes de sa plume dans les colonnes de l'hebdomadaire. En janvier et février 1930, il donne en quatre livraisons « *Traité de la marche en plaine* », que les éditions Mermod reprendront en volume en 1932 sous le titre *Petit traité de la marche en plaine*, accompagné de sept textes eux aussi prépubliés dans la revue. Directeur de ce périodique, C. F. Ramuz ne manque pas d'être sensible au ton vif et railleur qu'adopte Roud pour dire tout le mal qu'il pense de la « *mystique de l'Alpe* » et de la « *mystique de la vitesse* »³. Auteur du *Village dans la montagne* (1908) et de plusieurs grands romans alpins, Ramuz a dépouillé la montagne du lyrisme et des valeurs patriotiques qui avaient envahi la littérature suisse du XIX^e siècle. C'est à « Monsieur R. » qu'il s'adresse – c'est-à-dire à Roud – en septembre 1930, dans une lettre ouverte intitulée « *La beauté de la montagne* » : il y présente ses raisons d'aimer la montagne, fait l'éloge de la « *démarche* » et de l'« *allure* »⁴ qu'elle impose à l'homme, vante les potentialités plastiques qu'elle offre aux arts, au cinéma en particulier⁵. Il répond ainsi au jeune poète impertinent qui, dès l'ouverture de son « *Traité* », associe l'Alpe et la vitesse pour mieux les dénigrer, faisant tomber sous le coup d'une virulente ironie « *l'homme des glaciers sublimes* » et « *la file des automobiles dominicales* »⁶. Roud de fait caricature la marche en montagne : « *finasseries entre le jarret, le roc et la corde, cinq minutes de "panorama", et descente, aux lèvres l'orgueil de la victoire sur soi-même et le granit* »⁷.

Son mépris pour l'alpinisme lui permet de décliner les vertus de la marche en plaine : loin de répondre à un besoin d'élévation ou de conquête, elle donne l'occasion d'atteindre des états de disponibilité et de réceptivité où le sujet se trouve mis en contact avec le monde.

Le débat entre Ramuz et Roud occupe trois lettres ouvertes⁸, publiées dans *Aujourd'hui* en septembre 1930, et se clôt par deux textes relatant une visite au col du Grand-Saint-Bernard que firent le 29 juillet 1931 les deux écrivains ainsi que le sculpteur Jean Clerc, emmenés en voiture par leur éditeur, Henry-Louis Mermod⁹. Ramuz a l'élégance de laisser le dernier mot à son jeune collaborateur, qui ne cède à aucun des arguments du romancier. Roud reste sur ses positions, opposant le pays de plaine, accueillant et humain, aux « *lieux cruels* » de la haute montagne et à leur « *sereine indifférence* »¹⁰. Il défend une sensibilité personnelle en déclarant sa prédilection pour les paysages de collines qui ont trouvé dans le temps long leur « *forme parfaite* »¹¹. Ni grandioses ni spectaculaires, ils invitent à faire l'expérience de la spatialité vécue comme une immersion.

Au sens propre comme au sens figuré, Roud marque son territoire : alors que Ramuz s'est approprié la montagne, le Rhône et les rives lémaniques, Roud se détourne des paysages alpestres surécrits que les manuels scolaires ont imposés comme seuls dignes d'intérêt. Il

Roud se détourne des paysages alpestres surécrits que les manuels scolaires ont imposés comme seuls dignes d'intérêt.

opte pour le Jorat, vierge de mythes collectifs et dépourvu de tradition littéraire – « *ce pays presque inconnu qui monte du Léman vers le nord et touche d'autres lacs* »¹².

Gustave Roud reçoit en 1941 le prix Rambert, pour l'ensemble de son œuvre. Ce prix célèbre

la mémoire d'Eugène Rambert, écrivain fécond, auteur d'une œuvre encyclopédique – *Les Alpes suisses* (1864-1875) – qui joua un rôle majeur dans la promotion d'une littérature nationale fondée sur le thème alpestre. Dans son discours de remerciement, Roud se demande s'il est vraiment digne d'un prix qui porte le nom d'un fervent défenseur des Alpes :

« *Le prix Rambert échoit cette année à un homme qui a sur la conscience un Petit traité de la marche en plaine et ce traité est à plus d'un égard une sorte d'Anti-Rambert, puisque l'auteur, oh sans se faire grande illusion sur ses chances de réussite !, y tente de ravir à la montagne quelques-uns de ses admirateurs et de leur rendre goût pour, sinon la plaine, du moins ce Plateau qu'ils ont mis tant de hâte à quitter.* »¹³

Cet aveu fait, le lauréat s'emploie à narrer le souvenir d'un voyage en plaine de plusieurs jours, au temps des moissons, qui lui apporta « *le sentiment d'une ressource poétique infinie* »¹⁴, tant la marche fut alors riche d'émotions, de surprises et de découvertes. S'il est un « *Anti-Rambert* », le *Petit traité* l'est aussi par le choix d'une poésie qui n'est au service d'aucune injonction idéologique, religieuse ou morale. Dans le sillage des *Cahiers vaudois* (1914-1920), Roud adopte un parti pris de modernité qui l'invite à se préoccuper uniquement des pouvoirs expressifs de la poésie. Défendant, dans sa critique d'art, une modernité qui rejette la tradition académique et le conservatisme, il n'adhère pas cependant aux mouvements d'avant-garde – futurisme, simultanisme, etc. – qui s'illustrent en Europe au début du xx^e siècle et font l'éloge de la vitesse, de la machine, des moyens de transport rapide, train ou avion. Sans être passéiste, Roud se montre hostile à cette exaltation de la modernité technique¹⁵. Il approfondit des intuitions personnelles qui nourrissent tout au long de sa vie une prédilection pour la marche et le voyage lent. Dans le *Petit traité de la marche en plaine*, il expose pour la première fois les grandes lignes d'un art de la marche qui s'illustre dans toute sa production poétique, ainsi que dans le *Journal*.

Le voyage initiatique et la route ancienne

Cet art est aussi une éthique, et se fonde sur un moment initiatique. Le voyage entrepris en août 1916, qui conduit le jeune homme de Carrouge à Missy où vit son ami de gymnase Edmond Thévoz, est éprouvé comme une révélation :

« *Il y a eu un moment dans ma vie, j'avais 19 ans, où j'ai vécu dans l'attente angoissée et sûre d'une sorte de nouvelle naissance capable de donner à ma faculté poétique l'ampleur qu'elle souhaitait confusément. [...] Oui, je n'avais – pensais-je – qu'à partir pour conquérir : connaître, le monde dans une espèce d'extraordinaire voyage enivré et harassant. Cartes déployées, sac énorme, hâte du départ. Et de fait, j'ai vécu durant quatre jours (1^{er} -5 août 1916) si puissamment, qu'aujourd'hui encore je puis dire heure par heure mon enrichissement.* »¹⁶

Une note de l'été 1928 confirme le caractère décisif de cette expérience : « *Cette vie de quatre jours au long des routes, c'est ma vraie vie, j'en suis persuadé.* »¹⁷ Une autre, d'août 1933, renforce la même idée : « *La route, ma seule patrie.* »¹⁸ Cette « vraie vie », découverte dans la solitude de la marche, semble donner une forme concrète – spatiale et cinétique – à la « *seule raison de vivre* »¹⁹ que le jeune poète se donne, dès les toutes premières années du *Journal*. Désignant par un euphémisme – la « *différence* »²⁰ – son orientation homosexuelle, Roud choisit de l'accepter, mais sans la vivre, et en fait la condition d'une existence de poète. La marche devient ainsi, à partir du voyage inaugural de 1916, la face vivante et active d'une destinée d'exilé se condamnant à la souffrance affective.

Lorsqu'il entreprend ses premières longues marches, Roud n'emprunte pas des sentiers pédestres balisés, mais ce qu'il nomme toujours « *la route* ». C'est qu'il a connu, avant que l'asphaltage ne s'impose sur l'ensemble du réseau routier, « *cette chose frémissante* », « *la route ancienne, sous le gel comme une dalle de ciment où le matin versait brutalement, comme on inonde le marbre, un flot d'ombre éclatante ; la route après l'averse, grêlée comme une peau ; la route sous l'orage de mai où l'on saute des flaques de pétales, neige et rouille ; la route*

de novembre, quand le talon crève avec un cri rauque la creuse glace des ornières ; la route vivante... »²¹

Roud célèbre à plusieurs reprises, avec lyrisme, les « vraies routes avec de la vraie poussière »²². Il leur oppose « la route cuirassée de sombre asphalte », « la route morte aux saisons », « la route insensible au pas, faite pour les camions massifs et l'essaim des bicyclettes silencieuses »²³. En 1972, aux dernières pages de son dernier recueil, *Campagne perdue*, alors qu'il se souvient des « grandes routes blanches d'avril »²⁴ de sa jeunesse, Roud reprend deux textes anciens consacrés à la disparition des routes anciennes, comme si ce deuil était celui d'un monde paysan qui a perdu son âme. La nostalgie le cède parfois à la colère et à l'invective, comme dans ce texte lu au cours d'un entretien à Radio-Lausanne en 1939 :

« Je veux espérer, et même je suis bien sûr qu'il en est encore parmi vous pour demeurer béants devant cette sorte d'enfer que sont devenues chez nous les grandes routes dominicales, avec leurs chaînes de damnés cousus dans le cuir et le mica, quinze, vingt, trente motocyclistes voués à l'essence et au tonnerre, sans parler des captifs volontaires de l'auto, [...] dans la prison de leur monstre de métal. »²⁵

La marche roudienne : « Desport physique », expérience spirituelle et occasion de rencontres

S'il oppose la lenteur du pas à la vitesse des engins motorisés, la marche en plaine à la course en montagne, Roud distingue les pratiques du mouvement par un choix précis des mots. Le mot de « voyage » désigne les marches d'un ou plusieurs jours, celui de « promenade » est omniprésent et s'applique à divers types de sorties, brèves ou longues, errantes ou orientées vers un but. Les mots « fuite » et « fugue » sont très fréquents. Roud recourt aussi au mot de « vagabondage » et enfin, à quelques reprises seulement, à celui de « balade », dans les dernières années, lorsqu'il souffre d'arthrose et que des amis lui proposent des tours en voiture.

Le mot « sport » ne saurait qualifier l'expérience de la marche : il n'a pour Roud qu'un sens

péjoratif, comme l'atteste un article de 1923 consacré à l'enseignement du dessin, où il oppose les arts à « l'immense marais des sports »²⁶. En revanche, Roud adhère à une idée de Claudel qui décrit « le corps assujéti à son desport rythmique »²⁷, au cours d'une longue marche. Compris ici dans le sens de mouvement, le mot « desport » renvoie à desport ou deport, qui en ancien français signifiait plaisir ou divertissement²⁸. Roud cite dans le *Petit traité de la marche en plaine* un paragraphe entier de l'article que Claudel consacre à Rimbaud, « l'homme aux semelles de vent », décrivant l'« état si étrange »²⁹ auquel peut conduire l'intense fatigue de la marche. État de division entre le corps et l'esprit, ce dernier devenant en quelque sorte poreux, « mis en communication »³⁰ intime avec le monde.

Cette expérience spirituelle, Roud l'a connue dès 1916 au cours de ses promenades solitaires, mais aussi dans le cadre du service militaire³¹, où il a pratiqué la « marche de groupe »³². Il découvre à quel point « l'incorporation à la chair d'un étalon mental »³³, lors des exercices militaires, permet le développement d'une sensibilité extrême au monde extérieur. Les longues marches provoquant un « déclenchement spirituel »³⁴ qui le met dans un état favorable à la naissance du poème, Roud ne va cesser d'en multiplier les occasions mais aussi d'en regretter la raréfaction, lorsque ses travaux d'homme de lettres le condamnent à la réclusion.

Roud revendique « une certaine lenteur d'allure »³⁵, mais il a le goût des longues marches, sur des distances qui atteignent les 40 kilomètres par jour. Pratiquée comme une forme d'ascèse, la marche prédispose à une réceptivité aux signes et aux messages que le monde adresse au poète ; elle lui ouvre un espace mental où

Pratiquée comme une forme
d'ascèse, la marche prédispose
à une réceptivité aux signes
et aux messages que le monde
adresse au poète



Figure 2 Chemin au long de la Venoge, église de Cossonay en arrière-plan, 1940-1960.
 © Fonds photographique Gustave Roud/Subilia, BCUL, AAGR.

des phrases peuvent surgir, où le poème peut se former. Nombre de textes connaissent une première version rédigée dans les carnets que le poète emporte en promenade, avant d'être retranscrits dans les cahiers du *Journal*, puis repris en vue d'une publication³⁶. Roud sait aussi que la marche est un moyen de se retrouver soi-même, « *et cela de la seule façon possible : promenades solitaires de nuit et de jour, visites à ceux auprès de qui je me sens encore vivre* »³⁷. Quotidiennes lorsque Roud entretient une relation amicale intense avec Olivier Cherpillod, paysan à Vucherens, ces visites donnent à la marche une orientation. Au cours des années se dessine une géographie sentimentale dont les pôles d'attraction se diversifient. Tel champ, tel village, telle ferme constituent les buts d'itinéraires qui conduisent le marcheur vers des rencontres, réelles ou fantasmées. Missy et Estavayer forment dès 1916 la destination privilégiée des premières fuites, mues par le désir de rencontrer Edmond Thévoz. La ferme de La Gottaz, où vit Olivier Cherpillod, devient dès 1917 un lieu central et le restera jusqu'à la fin

des années 1940. Une autre direction favorite se dessine en 1935 : les alentours du vieux moulin de Vulliens, en contrebas de Carrouge, attirent Roud qui espère y rencontrer Robert Eicher. Les parcours familiers s'agrandissent dès 1936, lorsque Roud nourrit une nouvelle passion pour Fernand Cherpillod, paysan à Ferlens et sujet d'innombrables portraits photographiques. Après 1945, Roud noue une amitié avec René Balsiger et lui rend de fréquentes visites sur son domaine de Bois-Devant, au Borgeau. Dans les mêmes années, c'est vers le lieu-dit Monnéaz, à Palézieux, qu'il se dirige pour retrouver son ami André Ramseyer. À ces parcours en étoile autour de Carrouge, il faut ajouter le moulin de Lussery au bord de la Venoge, où vit Marcel Perrette, La Croix à Pailly, ferme de Raymond Perrin, ou encore Neyruz-sur-Moudon, village d'André Freymond. D'autres lieux attirent Roud – Moudon, Lucens, Romont, Oron, Chapelle-sur-Moudon – où il assiste à des courses de chevaux, concours de tir, fêtes de lutte ou de gymnastique, souvent en vue de reportages photographiques qu'il destine à des

revues ou magazines illustrés. Roud entreprend rarement ses sorties quotidiennes ou ses voyages à pied sans ses appareils photographiques : s'il saisit volontiers des paysages, ses sujets favoris sont les corps et les gestes des paysans, au travail ou prenant la pose, tout à la fois tenus à distance et érotiquement approchés par l'objectif. Côté les paysans dans les champs, le poète-promeneur est perçu comme oisif et fait parfois l'objet de remarques désobligeantes. Son activité de photographe donne une raison à ses errances alors que les autres travaillent.

C'est pour fuir, pour se déporter hors des formes convenues de la vie sociale que Roud souvent prend la route, en quête d'une rencontre rêvée que sa « différence » appelle :

« Fuir, fuir par les routes d'été, les belles routes qui frémissent comme des flammes dans l'herbe sombre. Partir, marcher des nuits entières et peut-être un soir au seuil d'une maison perdue, la cendre et la soie des prairies viendraient à nos pieds mourir en brève houle, ce frère inconnu que je rêve et qui peut-être existe laisserait en silence ma tête poser à son épaule et la main prise dans la sienne nous écouterions un chant d'oiseau limpide comme une étoile. »³⁸

Ce rêve demeure interdit au poète, cependant la marche permet des rencontres où il atteint un « paradis humain »³⁹. Paradis provisoire, car l'accueil offert par les amis paysans, la chaleur des rencontres, le sentiment de ressemblance avec ceux qui acceptent leur vie s'annulent au moment où le marcheur quitte les maisons et les villages et retrouve la route, la nuit, les étoiles et sa condition de paria. À la fin de son premier livre, *Adieu*, Roud énonce en termes lyriques cette sorte de malédiction :

« La pâle route à travers la nuit comme un fleuve de lait va reprendre ce misérable et ses rauques litanies. Debout mendiant ivre parmi tes croûtons secs et tes blasphèmes ! Les chiens surveillent le bonheur des hommes. »⁴⁰

Cette condamnation à la solitude et à l'exclusion se retrouve ailleurs dans l'œuvre : dans « Palinodie », dernier texte du *Petit traité de la marche en plaine*, à la fin d'*Essai pour un paradis*, à la

fin de « L'attente » dans *Le Repos du cavalier*. Elle est l'expression d'une forme d'élection romantique : malgré sa souffrance, le poète a l'orgueil de sa condition, qui le sépare et le distingue tout à la fois.

Lenteur paysanne

Pour ses déplacements, Roud privilégie la marche mais ne rechigne pas à emprunter le train, le car postal, plus rarement un Solex⁴¹. L'usage de l'automobile, conduite par des amis, est rare mais il révèle par contraste la beauté du pas et de la marche. Roud fait cette expérience lors d'un retour en voiture de Leysin, avec Mermod :

« Quel saisissement ça avait été alors, de revoir ce paysage de plaine si beau où avançait lentement (je le vois encore) au-delà d'un groupe de noyers – un jeune laboureur derrière ses chevaux ! »⁴²

Roud juge l'arrivée du tracteur responsable de la transformation du monde rural à laquelle il assiste. Sensible, dès la Première Guerre, à l'apparition des routes asphaltées, Roud se montre hostile aux effets induits par la motorisation. Il s'exprime à plusieurs reprises, dès la fin des années 1950, sur l'accélération qui touche la ruralité, la condamnant à l'uniformisation et à la perte de ses singularités. Dans un entretien de 1967 avec Mousse Boulanger, il évoque des « paysans âgés [qui] se sentent terriblement dépayés dans cette accélération du rythme de la vie paysanne d'autrefois, mais qui se rapproche de celui de l'usine. On va jusqu'à labourer de nuit avec des tracteurs, phares allumés. »⁴³

Dans la « Petite lettre au Président Weber-Perret », l'année suivante, il fait l'éloge de l'« univers paysan de jadis, celui de la lenteur, qui seule pouvait conduire à la vraie plénitude »⁴⁴, et le décrit en ces termes :

« En vérité, c'est sur celui du pas que le rythme de la vie paysanne tout entière s'était accordé, tant le pas, seul ou prolongé par celui des bêtes de trait familières, réglait l'allure des divers travaux. Ainsi au centre de toute vie, il y avait cette espèce de scansion foncière, ce

battement sûr secrètement lié à celui du cœur. Le corps, quel que fût le labeur, obéissait à son rythme originel, il travaillait selon sa propre vérité. Il faut avoir vécu cette mesure du pas humain, en avoir senti son être comme à jamais investi, pour saisir la réalité d'un tel accord et son mystère. »⁴⁵

Dans le prologue de son dernier recueil, *Campagne perdue*, s'adressant à tous ses « amis laboureurs au long d'un demi-siècle »⁴⁶, Roud fait le vœu que ses souvenirs auront le pouvoir de faire revivre le monde ancien :

« Peut-être la route nous sera-t-elle rouverte vers un monde qui était encore celui de la lenteur et du pas, du pas humain. Le vôtre, laboureurs et semeurs anciens, ô mes amis faucheurs de froments mûrs et d'herbages, oui, votre pas. »⁴⁷

Le pas du paysan suivant les animaux de trait « nous réaccorde à ce lent rythme humain qui a traversé les siècles »⁴⁸ : Roud donne une dimension anthropologique à une prédilection d'autant plus forte que la proximité des corps paysans était pour lui une raison de vivre. Une note du *Journal* de 1937 définit la scène du « seul bonheur » qu'il puisse éprouver, dans la compagnie d'un jeune paysan :

« Mon seul bonheur est de marcher à ses côtés quand il conduit ses chevaux et le grand char de regain craquant vers sa maison, au long d'une route blanche de poussière, entre les rives d'herbe blanchie, parmi les taches de campanules, les murs d'or des froments – l'épaule d'or à mon épaule et le regard bleu souvent tourné vers moi, sans complaisance, sans abandon. Rien de plus naturel que son comportement, ce naturel qui est pour moi la chose la plus précieuse : il est, il vit. »⁴⁹

La « marche sans heure et sans chemin »

Lorsque Gustave Roud perd sa mère, en mars 1933, il conçoit l'idée d'un texte qui serait un hommage à la défunte. Manuscrits, textes publiés dans plusieurs revues, réflexions développées dans le *Journal* vont se succéder, pendant plus de trente ans, avant que Roud ne publie *Requiem*, chez Payot, en 1967. Ce livre dédié à la



Figure 3 Gustave Roud de profil, au bord d'un champ, passant la main dans des épis d'avoine, 1952-1962. © Fonds photographique Gustave Roud/Subilia, BCUL, AAGR.

mère est devenu le récit d'une longue quête : Roud tente de comprendre les quelques expériences de communication avec la morte qu'il a vécues au cours de son deuil, afin de leur donner forme poétique.

C'est au cours de ses promenades que Roud entend les appels de sa mère. Il tente, souvent en vain, de favoriser l'état de disponibilité qui lui permet de les entendre. Rares et bouleversantes, ces expériences sont attestées dans la littérature : Roud mentionne ainsi dans « Bouvreuil » le poète romantique Joseph von Eichendorff, qui percevait le « message »⁵⁰ de sa fille morte dans le chant des alouettes. Au cours d'une promenade hivernale, il est en quête d'un appel de la mère morte, qui lui parviendrait à la faveur d'un « instant suprême [...] où l'homme sent crouler sa risible royauté intérieure et tremble et cède aux appels venus d'un ailleurs indubitable »⁵¹. Dans le premier morceau de *Requiem*, le poète appelle sa mère, l'invitant à parcourir la « route des morts » et à le rejoindre :

« Il faut que notre rêve de chaque nuit s'accomplisse, ce rêve où tu reprends toujours jusqu'à la prière, jusqu'à la parole, la terrible route des morts. Tu me parles. Je t'écoute de tout mon corps sans oser rien répondre. Tu voudrais partir, retrouver enfin notre maison perdue,



Figure 4 La route de Missy, 1920-1935.
© Fonds photographique Gustave Roud/Subilia, BCUL, AAGR.

notre village sans nom. J'obéis. Je me lève. Je recommence une longue marche sans heure et sans chemin dans l'herbe, les labours, la neige. Tu ne me quittes plus. Tu es là toute proche, ô pauvre présence timide, une voix, une aile, une ombre. »⁵²

Le pas lent, le silence et les haltes favorisent une sensibilité à la présence maternelle dont le poète va comprendre qu'elle peut être rejointe dans un temps intérieur, qui lui appartient en propre. Si l'expérience des appels est indubitable, l'idée même d'un « ailleurs », d'un au-delà ou d'une transcendance est finalement rejetée :

« De deuil en deuil, il a fallu toute une vie, toute ma vie pour recevoir enfin ce don immérité : le secret qui va nous joindre.

Ô mère, écoute : il n'y a plus d'ailleurs. »⁵³

La marche et la quête spirituelle sont la métaphore l'une de l'autre : elles requièrent la soumission au hasard, l'imagination ainsi qu'une attention intense aux éléments et aux êtres vivants – lumières, eaux et climats, oiseaux et fleurs –, porteurs de souvenirs anciens⁵⁴.

La marche comme moyen d'entrer en communication avec les morts s'illustre aussi à la fin de « Présences à Port-des-Prés ». La traversée des « campagnes de septembre »⁵⁵ qu'entreprend le poète le conduit à une expérience qu'on dirait aujourd'hui chamanique : il est mis en lien avec lui-même et avec ses morts, dans un « instant d'extase indicible où le temps s'arrête, où le chemin, les arbres, la rivière, tout est saisi par l'éternité »⁵⁶. Ce passage constitue l'élaboration

poétique d'un moment vécu : Roud commentera à plusieurs reprises l'illumination qu'il a connue au bois des Combes, au bord de la rivière Carrouge, le 13 septembre 1942⁵⁷.

Susceptible d'annuler subjectivement le sentiment du temps, la marche peut aussi induire une suspension des dimensions spatiales. Le marcheur au long cours assiste à des mues paysagères : superpositions ou métamorphoses, modification des proportions ou mise en mouvement de l'espace terrestre – « *la route sous vos pas danse et glisse comme une barque où l'on se tient debout* »⁵⁸. Il arrive au promeneur d'être affecté dans sa chair par une modification du paysage : éprouvant la violence des haches, il ressent en lui l'abattage d'un double rang de peupliers bordant une route, entre Missy et Saint-Aubin⁵⁹.

Le promeneur roudien se sent appartenir au monde terrestre, comme si le corps gardait une sympathie originelle avec le vivant sous ses formes les plus anciennes. Il lui arrive aussi de voir la plaine s'élever jusqu'à l'espace sidéral, dans des visions nocturnes où la marche en plaine touche le ciel et devient voyage interstellaire⁶⁰.

Gustave Roud précurseur de la « littérature marcheuse » ?

On ne compte plus aujourd'hui les essais, savants ou destinés au grand public, qui font l'éloge de la marche et de la lenteur. Dans une approche interdisciplinaire, mentionnons les actes d'un colloque de Cerisy intitulés *Le Génie de la marche. Poétique, savoirs et politique des corps mobiles*⁶¹. Du côté de l'histoire, Antoine de Baecque propose dans *Une histoire de la marche*⁶² une étude aux vastes dimensions. L'historien de la littérature Philippe Antoine se penche sur les mutations de l'itinérance au XIX^e siècle dans *Quand le voyage devient promenade. Écritures du voyage au temps du romantisme*⁶³. Les anthropologues et les philosophes ne sont pas en reste : Pascal Picq publie *La Marche*.

*Sauver le nomade qui est en nous*⁶⁴, Sven Ortolì, *Marcher avec les philosophes*⁶⁵, Frédéric Gros, *Marcher, une philosophie*⁶⁶. Un essai du sociologue Lucius Burckhardt a paru en traduction française sous le titre *Promenadologie. Se promener pour mieux voir*⁶⁷. Sociologue lui aussi, David Le Breton, se spécialise dans le sujet en publiant notamment *Marcher. Éloge des chemins et de la lenteur* et *Marcher la vie. Un art tranquille du bonheur*⁶⁸. À côté de ces travaux ancrés dans les sciences humaines, on pourrait citer de nombreux essais consacrés à la marche comme pratique thérapeutique ou spirituelle, touchant de près ou de loin au développement personnel.

Invitant à marcher avec les écrivains, les anthologies fleurissent : citons celles d'Antoine de Baecque, *Écrivains randonneurs*⁶⁹, de Jacques Barozzi, *Le Goût de la marche*⁷⁰ ou encore celle de Frédéric Gros, *Petite bibliothèque du marcheur*⁷¹. Nombre de textes contemporains voient le jour, qui relèvent de ce que Pierre Schoentjes nomme la « littérature marcheuse »⁷², signalant son lien avec l'émergence des préoccupations environnementales. Qualifié de nos jours de « poète marcheur »⁷³ ou d'« arpenteur métaphysique »⁷⁴, Roud peut-il être considéré comme un précurseur de cette vague de récits de marche ? Jacques Lacarrière a lu Roud après avoir publié son livre constamment réédité depuis 1974, *Chemin faisant, mille kilomètres à pied à travers la France d'aujourd'hui*, et lui a consacré un texte empathique⁷⁵. Jean Prod'homme, habitant le Jorat, se souvient du poète de Carrouge en écrivant *Novembre*⁷⁶. Maryline Desbiolles, qui vit dans l'arrière-pays niçois, mentionne Gustave Roud dans *Je vais faire un tour*⁷⁷.

De nombreux auteurs contemporains font de la marche une source d'inspiration centrale : certains depuis plusieurs décennies, comme Jacques Réda, Jean-Loup Trassard, Jean Rolin ou Bernard Ollivier, d'autres plus récemment, comme Jean-Paul Kauffmann ou Sylvain Tesson. Marie-Hélène Lafon, dans *Traversée*⁷⁸, révèle l'importance de la marche dans sa découverte de



Figure 5 Arbres près d'un chemin dans le brouillard, 1940.
© Fonds photographique Gustave Roud/Subilia, BCUL, AAGR.

ses moyens d'expression propres, entés sur une forme d'« écriture de la terre »⁷⁹. Par brèves allusions, par l'aveu d'une anxiété ou par la violence critique, ces écrivains disent tous la menace que fait peser la dégradation environnementale sur les lieux et paysages, sur l'espace et la vie terrestres, sur les activités humaines. Ils savent, comme le dit Pierre Schoentjes, que « la nature dans laquelle ils marchent n'est pas immuable »⁸⁰.

Gustave Roud est leur précurseur dans la mesure où il a perçu, dès avant la Seconde Guerre et avec une vive lucidité, les prémisses du basculement que la mécanisation et l'industrialisation de l'agriculture allaient engendrer. Son dernier recueil, *Campagne perdue*, paraît en 1972 : il s'ouvre sur un prélude où le poète dit avoir senti « le cœur de l'univers paysan s'enfiévrer lentement jusqu'à l'inguérissable »⁸¹. La même année, alors que le mot d'écologie et les réalités qu'il désigne sont encore rares en littérature, Roud écrit, à la demande du syndic de Lausanne Georges-André Chevallaz, un petit texte – le dernier qu'il publie – présenté sous forme d'affiche au Comptoir de Beaulieu. Il y évoque les dangers auxquels l'air, la terre et les eaux vont être à l'avenir confrontés⁸².

La littérature marcheuse contemporaine est loin d'avoir toujours la noirceur qui règne dans *La Route* (2006), le récit postapocalyptique de Cormac McCarthy. Cependant, l'évidence des bouleversements à venir fait de la marche un sauve-qui-peut, une ressource pour affronter

le désastre ou une forme de résistance contre les effets de l'accélération. Les récits de marche d'aujourd'hui saluent moins la beauté du monde qu'ils ne disent sa fragilité, dans des registres qui excluent toute idéalisation et tout lyrisme. Rien de tel chez Gustave Roud. Héritier d'un romantisme qui assigne à la poésie la mission de suggérer l'éternel dans le temporel, il a l'ambition de faire accéder les paysages contemplés et les instants d'émerveillement à une dimension intemporelle. Le « paradis » qu'il a par moments aperçu dans la vie rurale de son temps, il s'est donné pour but de le « sauver de

l'oubli par la parole »⁸³. C'est par le lyrisme qu'il magnifie le monde rural et les formes de vie collective harmonieuses dont il a été témoin. C'est par la marche qu'il arpente « ces campagnes infinies où il n'y avait pas un pouce de terrain qui n'eût été retourné, ensemené ou planté avec grand soin et grande fatigue ». Ces campagnes donnaient à voir un « spectacle de beauté pure à mille lieues de toute idée de rendement ou de profit »⁸⁴. Si l'œuvre de Roud a parfois les couleurs de la nostalgie, elle n'a pas celles de l'inquiétude et du sentiment d'impermanence qui assombrissent les récits de marche contemporains.

Biographie: Claire Jaquier est professeure émérite à l'Université de Neuchâtel. Elle a enseigné également aux Universités de Fribourg, Lausanne, Zurich et Berne. Ses recherches portent sur la littérature de Suisse romande ainsi que sur la littérature et la culture des Lumières françaises et helvétiques. Elle a consacré sa thèse à Gustave Roud (*Gustave Roud et la tentation du romantisme*, Lausanne, Payot, 1987), et présidé l'Association des Amis de Gustave Roud de 1987 à 2009. Elle a codirigé, avec Daniel Maggetti, l'édition critique en quatre volumes des *Œuvres complètes* de Gustave Roud (Genève, Zoé, 2022). Son essai intitulé *Par-delà le régionalisme. Roman contemporain et partage des lieux* (Neuchâtel, Livreo-Alphil, 2019) est consacré au roman du local et de la ruralité. Elle a dirigé avec Sylviane Coyault le numéro de la *Revue des sciences humaines* intitulé « Écrire la ruralité. Penser les usages de la terre » (n° 349, 2023).

Mots-clés: Gustave Roud, marche, lenteur, littérature marcheuse.

Abstract: The Swiss poet Gustave Roud (1897-1976) wrote a body of work that echoes his lifelong practice of walking in the Vaud countryside. Discovering his homosexuality in adolescence, the poet chose not to live it, but to turn it, under the name of « difference », into the source of his poetry. Solitary walking represents the living face of « difference »: it allows him to wander through a rural space shaped into a « paradise » by agricultural work, and to feel welcomed by peasant friends. If practised intensely, walking implies slowness and fosters a form of knowledge of the world and of oneself. Roud contrasts the human stride with the speed generated by mechanisation, which in his view denatures the rural world.

Keywords: Gustave Roud, walking, slowness, walking literature.

Notes

- ¹ROUD Gustave, *Petit traité de la marche en plaine*, in : JAQUIER Claire, MAGGETTI Daniel (dir.), *Œuvres poétiques, Œuvres complètes*, Chêne-Bourg, Zoé, 2022, t. 1, p. 457. *Œuvres poétiques, Traductions, Journal 1916-1976* et *Critique* composent les quatre volumes des *Œuvres complètes* de Gustave Roud. Les références à cette édition seront données désormais par l'abréviation OC, suivie du numéro du volume et du numéro de page.
- ²ROUD Gustave, « Entretien », OC 4, 275.
- ³ROUD Gustave, *Petit traité de la marche en plaine*, OC 1, pp. 397-398.
- ⁴RAMUZ C. F., « La beauté de la montagne », in : FRANCILLON Roger, MAGGETTI Daniel (dir.), *Articles et chroniques*, t. 3, *Œuvres complètes*, Genève, Slatkine, 2009, vol. XIII, p. 217.
- ⁵La marche roudienne a inspiré un court-métrage documentaire de Pierre Creton et Vincent Barré, intitulé *Petit traité de la marche en plaine* (2014). Corinne Maury consacre à ce film un chapitre de son livre *Marcher au cinéma, lignes d'existences*, Cherbourg-en-Cotentin, De l'incidence éditeur, 2024.
- ⁶ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 398.
- ⁷ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 414.
- ⁸Ces trois lettres, accompagnées d'un extrait du *Petit traité de la marche en plaine*, ont été publiées par Jean-Louis Pierre dans : ROUD Gustave, RAMUZ Charles-Ferdinand, *Dispute sur la montagne*, Loches, La Guêpine, 2015.
- ⁹Le texte de Ramuz, intitulé « Montée au Grand-Saint-Bernard », figure dans *Écrits autobiographiques, Œuvres complètes*, Genève, Slatkine, vol. XVIII, 2011, pp. 251-266. Il paraît dans *Aujourd'hui* une semaine avant celui de ROUD : « Écrit à Carrouge. G. S.-B., Moissons », OC 1, 346-350.
- ¹⁰ROUD Gustave, « Écrit à Carrouge... », OC 1, 347 et 349.
- ¹¹ROUD Gustave, « Lettre », OC 4, 367.
- ¹²ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 403.
- ¹³ROUD Gustave, « Réponse de M. Gustave Roud », OC 4, 580-581.
- ¹⁴ROUD Gustave, « Réponse de M. Gustave Roud », OC 4, 583.
- ¹⁵Notons que Ramuz déclare lui aussi sa méfiance à l'égard des techniques, comme le montre Alexandre Moatti dans « La critique de la modernité technique chez C. F. Ramuz », *Revue d'histoire littéraire de la France* 2, 2018, pp. 411-422. Moatti rappelle que Ramuz se montre réticent à l'égard de la vitesse dans *Paris (notes d'un Vaudois)* (1938).
- ¹⁶ROUD Gustave, *Journal*, 4 mars 1923, OC 3, 167-168.
- ¹⁷ROUD Gustave, *Journal*, OC 3, 409.
- ¹⁸ROUD Gustave, *Journal*, OC 3, 528.
- ¹⁹ROUD Gustave, *Journal*, 13 février 1949, OC 3, 840.
- ²⁰ROUD Gustave, *Journal*, 8 novembre 1917, OC 3, 64.
- ²¹ROUD Gustave, « Goudron », OC 1, 245.
- ²²ROUD Gustave, « Fragment », OC 1, 597.
- ²³ROUD Gustave, « Pont de mai », OC 1, 723.
- ²⁴ROUD Gustave, *Campagne perdue*, OC 1, 1388.
- ²⁵Roud Gustave, « Fragment », OC 1, 596.
- ²⁶ROUD Gustave, « Travaux de l'école cantonale de dessin », OC 4, 152.
- ²⁷ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 403.
- ²⁸Le mot « sport » est issu par aphérèse du moyen anglais « *disport* », attesté depuis le XIV^e siècle et emprunté lui-même au mot français « desport ».
- ²⁹ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 402.
- ³⁰ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 403.
- ³¹Roud a effectué son école de recrues en 1916, dans le bataillon de fusiliers 3, et a été mobilisé à plusieurs reprises en 1917, au cours de la Première Guerre mondiale, en tant que premier lieutenant.
- ³²ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 402.
- ³³ROUD Gustave, *Petit traité...*, OC 1, 401.
- ³⁴ROUD Gustave, *Journal*, 22 janvier 1942, OC 3, 778.
- ³⁵ROUD Gustave, « Villages... », OC 1, 1110.
- ³⁶Sur les pratiques de l'écriture diarique de Roud, voir CHRISTEN Alessio, « La poésie au regard des jours », OC 3, 13-33.
- ³⁷ROUD Gustave, *Journal*, 1^{er} octobre 1959, OC 3, 975.
- ³⁸ROUD Gustave, *Journal*, fin de mai 1927, OC 3, 262.
- ³⁹ROUD Gustave, *Essai pour un paradis*, OC 1, 500.
- ⁴⁰ROUD Gustave, *Adieu*, OC 1, 142.
- ⁴¹Roud emprunte un Solex pour se rendre à Berne visiter une exposition au printemps 1953 : *Journal*, 22 mai 1953, OC 3, 921.
- ⁴²ROUD Gustave, *Journal*, 24 septembre 1935, OC 3, 591.
- ⁴³ROUD Gustave, « Promenade avec Gustave Roud », in : SERMIER Émilien (éd.), *Entretiens*, Paris, Fario, 2017, p. 86.
- ⁴⁴ROUD Gustave, OC 1, 1223.
- ⁴⁵ROUD Gustave, OC 1, 1222-1223.
- ⁴⁶ROUD Gustave, OC 1, 1331.
- ⁴⁷ROUD Gustave, OC 1, 1332.
- ⁴⁸ROUD Gustave, OC 1, 1374-1375.
- ⁴⁹ROUD Gustave, *Journal*, 2 août 1937, OC 3, 616-617.
- ⁵⁰ROUD Gustave, *Air de la solitude*, OC 1, 797.
- ⁵¹ROUD Gustave, *Air de la solitude*, OC 1, 796.
- ⁵²ROUD Gustave, *Requiem*, OC 1, 1252.
- ⁵³ROUD Gustave, *Requiem*, OC 1, 1274.
- ⁵⁴Plusieurs des facultés sollicitées par la marche roudienne, notamment l'imagination et la mémoire, appartiennent à la promenade romantique telle que la définit Philippe Antoine dans *Quand le voyage devient promenade. Écritures du voyage au temps du romantisme*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011.

- ⁵⁵ ROUD Gustave, *Air de la solitude*, OC 1, 778.
- ⁵⁶ ROUD Gustave, *Air de la solitude*, OC 1, 781.
- ⁵⁷ ROUD Gustave, *Journal*, 13 septembre 1942, OC 3, 809-810.
- ⁵⁸ ROUD Gustave, « Réponse de M. Gustave Roud », OC 4, 587.
- ⁵⁹ Voir ROUD Gustave, « Adieu à une route morte », *Air de la solitude*, OC 1, 811-815.
- ⁶⁰ Le texte intitulé « Sous la mince toison » (*Air de la solitude*, OC 1, 853) illustre ce type de vision.
- ⁶¹ CHARBONNET DARMAILLACQ Sabine (dir.), *Le Génie de la marche. Poétique, savoirs et politique des corps mobiles*, Paris, Hermann, 2016.
- ⁶² BAECQUE Antoine de, *Une histoire de la marche*, Paris, Perrin, 2016.
- ⁶³ ANTOINE Philippe, *Quand le voyage devient promenade. Écritures du voyage au temps du romantisme*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011.
- ⁶⁴ PICQ Pascal, *La Marche. Sauver le nomade qui est en nous*, Paris, Autrement, 2015.
- ⁶⁵ ORTOLI Sven, *Marcher avec les philosophes*, Paris, Philosophie Mag, 2018.
- ⁶⁶ GROS Frédéric, *Marcher, une philosophie*, Paris, Flammarion, 2011.
- ⁶⁷ BURCKHARDT Lucius, *Promenadologie. Se promener pour mieux voir*, traduit par Catherine Aubard, Paris, Flammarion, 2022.
- ⁶⁸ LE BRETON David, *Marcher. Éloge des chemins et de la lenteur*, Paris, Métailié, 2012 et *Marcher la vie. Un art tranquille du bonheur*, Paris, Métailié, 2020.
- ⁶⁹ BAECQUE Antoine de, *Écrivains randonneurs*, Paris, Omnibus, 2013.
- ⁷⁰ BAROZZI Jacques, *Le Goût de la marche*, Paris, Mercure de France, 2008.
- ⁷¹ GROS Frédéric, *Petite bibliothèque du marcheur*, Paris, Champs, 2011.
- ⁷² Voir le chapitre « Nature et identité dans la littérature marcheuse » du livre de SCHOENTJES Pierre, *Littérature et écologie. Le Mur des abeilles*, Paris, Éditions Corti, 2020, pp. 377-400. L'auteur documente le succès des récits de marche dans la littérature actuelle des pays occidentaux, et en établit les traits principaux à l'exemple d'œuvres francophones. Notons qu'il y a plus de cinquante ans, un critique littéraire s'intéressa aux œuvres qui prenaient acte de la transformation du monde due à la vitesse : PICHOS Claude, *Littérature et progrès. Vitesse et vision du monde*, Neuchâtel, La Baconnière, 1973.
- ⁷³ KOUTCHOUMOFF ARMAN Lisbeth, *Le Temps*, 6 octobre 2022.
- ⁷⁴ HOUSSIN Xavier, *Le Monde*, 23 novembre 2022.
- ⁷⁵ Paru chez Fayard en 1974, le livre de Jacques Lacarrière comprend depuis l'édition de 1997 une postface intitulée « La mémoire des routes ». Il est actuellement disponible dans la Petite bibliothèque Payot. Lacarrière a publié son texte sur Roud, sous le titre « Un homme traversé », dans *Approches de l'œuvre de Roud, Cahiers Gustave Roud*, n° 5, 1987, pp. 7-13.
- ⁷⁶ PROD'HOM Jean, *Novembre*, Genève, Éditions d'autre part, 2018.
- ⁷⁷ DESBIOLLES Maryline, *Je vais faire un tour*, Saint-Étienne, Créaphis éditions; Fondation Facim, 2010.
- ⁷⁸ LAFON Marie-Hélène, *Traversée*, Saint-Étienne, Créaphis éditions; Fondation Facim, 2013.
- ⁷⁹ LAFON Marie-Hélène, *Traversée...*, p. 35.
- ⁸⁰ SCHOENTJES Pierre, *Littérature et écologie...*, p. 400.
- ⁸¹ ROUD Gustave, OC 1, 1331-1332.
- ⁸² ROUD Gustave, « Mystère de l'établissement humain... », OC 1, 1230.
- ⁸³ ROUD Gustave, « Au moment de prendre la parole... », OC 4, 972.
- ⁸⁴ ROUD Gustave, « Au moment de prendre la parole... », OC 4, 973.

GESCHWINDIGKEIT UND DIE BESCHLEUNIGUNG DER BEWEGUNG

SUSANNE STACHER
École nationale supérieure
d'architecture – Versailles

Übersicht: Dieser Beitrag beleuchtet den Übergang von der erhabenen Betrachtungsweise der Berge zum Rausch der Geschwindigkeit. Im Zentrum steht die Frage, wie dieser in der Architektur zum Ausdruck kommt beziehungsweise wie Architektur mit dazu beitragen kann, Geschwindigkeit zu steigern, indem sie den Körper beschleunigt. Von der statischen Einrahmung der Berge bis zu dynamischen Dispositiven spielt Architektur beim Bergerlebnis eine Schlüsselrolle. Welche Formen kann diese frenetische Art der Eroberung der Berge haben, wieweit kann diese gehen und wie lange noch? Die Revitalisierung von Sanatorien und Grandhotels könnte einen ruhigen Kontrapunkt zum frenetischen Tourismus setzen, der unberührte, nicht bebaute Gegenden weiterhin erschließt und für seine Zwecke erobert.

« Die Bewegung [...] hat sich zu einer Art vertikalen Turbulenz verwandelt, die aus Kontraktionen, Verdunkelungen, Schrecken und Schwindel besteht; sie ist kein Gleiten mehr, sondern innerer Sturm, monströse Erregung, stillstehende Krise des Körperbewusstseins. »¹

Roland Barthes, « L'homme-jet », *Mythologies*, 1957

Geschwindigkeit wurde erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem brisanten Thema in der Bergerfahrung. Bis dahin galt es, durch die Betrachtung der Landschaft die umwerfende Erfahrung des Erhabenen zu machen – ein Gefühl zwischen Schrecken und Faszination, das zutiefst erschüttert, denn es konfrontiert den Menschen mit sich selbst. Angesichts der Gipfel und tiefer Schluchten, der unendlichen Weite, Höhe und Tiefe wird er sich seines Daseins bewusst, weil er sich, gemäß Kant, mit dem Geist über das lähmende Angstgefühl

erhebt. Es handelt sich um einen transzendenten, ja sogar ekstatischen Gefühlszustand, der die Überschreitung der eigenen Grenzen impliziert. Dies ist bereits in der etymologischen Wurzel des lateinischen Worts « *sublimen* » enthalten: « *unter der Schwelle/dem Limit, bis an die Grenze, in Schwebe* »². Diese Art von Grenzerfahrung, die im 18. und 19. Jahrhundert sehnsuchtsvolle Menschenmassen in die Berge zog, ist als Grundlage der späteren, bis heute aktuellen Form von Tourismus anzusehen, bei dem allerdings nicht mehr der Geist, sondern der Körper

im Vordergrund steht. «*Höher, schneller, intensiver*», lautete seit den 1920er-Jahren das Motto bei der Eroberung des Gebirges, wobei diese Sucht nach Superlativen mit jeder gemachten Erfahrung wächst, denn nur so kann der Durst nach Neuem gestillt werden – sei es auch nur für eine kurze Weile. Geschwindigkeit ist hier von großer Bedeutung, wobei deren exponentielle Steigerung durch technische Erfindungen unentwegt übertroffen werden kann.

Nach ähnlichem Prinzip wie bei der «schöpferischen Zerstörung», ein Begriff aus der von Joseph Schumpeter in den 1920er-Jahren entwickelten Wirtschaftstheorie, beruhend auf der Notwendigkeit der Zerstörung des Alten als Voraussetzung für unentwegte Erneuerung, herrscht auch im alpinen Tourismus eine sich stets steigernde Beschleunigungsdynamik. Sie fordert den Menschen und die Technik zu immer neuen, bislang unerreichten Rekorden heraus, stellt aber auch die Natur auf die Probe der Belastbarkeit.

Dieser Beitrag beleuchtet den Übergang von der erhabenen Betrachtungsweise der Berge zum Rausch der Geschwindigkeit. Im Zentrum steht die Frage, wie dieser in der Architektur zum Ausdruck kommt beziehungsweise wie Architektur mit dazu beitragen kann, Geschwindigkeit zu steigern, indem sie den Körper beschleunigt. Von der statischen Einrahmung der Berge angefangen bis hin zu einem dynamischen, oder vielmehr dynamisierenden Dispositiv – wie dies bei Zaha Hadids Sprungschanze Bergisel der Fall ist – spielt Architektur beim Bergerlebnis eine Schlüsselrolle. Welche Formen kann diese Art der Eroberung der Berge annehmen, wieweit kann diese gehen und wie lange noch?

Von der erhabenen Naturbetrachtung zur rauschenden Geschwindigkeit

Während zur Zeit der Aufklärung die Unfassbarkeit der grenzenlosen Natur einer der wichtigsten Faktoren für die Erfahrung des

Erhabenen war, einhergehend mit der geistigen Bewusstwerdung des Menschen, gesellte sich in der Romantik eine numinose, ekstatische Form von Selbstentäußerung hinzu. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts stand die durch Bewegung, Geschwindigkeit und Schwindel ausgelöste körperliche Schockerfahrung im Vordergrund, wodurch sich die bisherige, rein geistige Konzeption des Erhabenen radikal veränderte.

Es handelt sich nicht mehr um ein geistiges Sicherheben über die Naturgewalt (wie bei Kants Dynamisch-Erhabenem) noch um die Konfrontation mit einer nicht erfassbaren quantitativen Größenordnung (wie bei Kants Mathematisch-Erhabenem)³. Es handelt sich auch nicht, wie bei Burke, um eine psychologische Erfahrung, ausgelöst durch visuelle, sensorische oder auditive Faktoren (Unbegrenztheit, Helldunkel, Tiergeschrei), die starke Emotionen auslösen (Angst, Überraschung, Begeisterung). Nun ging es vielmehr um einen dionysischen Rauschzustand, der zur Selbstentäußerung führt.

Der Körper wurde zu einem wichtigen Instrument für die Erzeugung «maximaler Spannung», die Uvedale Price bereits im späten 18. Jahrhundert als einen Zustand des Erhabenen ausgelegt hatte, welcher «*die [Nerven-] Fasern über ihren natürlichen Tonus dehnt*»⁴. Dies ist ein interessanter und letztlich auch recht moderner Standpunkt, weil Ästhetik auf untrennbare Weise mit psychologischen und physiologischen Effekten verbunden ist, gemessen in einer graduellen Spannungsskala.

Durch das Aufkommen der Philosophie des Leibes, die mitunter von Friedrich Nietzsche getragen wurde (der Körper *ist* der Geist), kam es zu einer gesellschaftlichen Neuorientierung. Wenn Geist und Leib als eins betrachtet werden und miteinander zur (transzendentalen) Selbsterkenntnis führen, so spielt der Leib auch eine andere Rolle bei der Erfahrung des Erhabenen: Das Überschreiten unserer Grenzen erfolgt dann nicht mehr allein durch den rationalen Geist,

sondern in untrennbarer Verbindung mit dem Körper, der seine eigenen Mittel hat. Anstatt der erhabenen Naturbetrachtung ging es nun um die Herausforderung der « nackten Natur » des dionysischen, sich in Bewegung versetzenden Menschen. Beiden Erfahrungsweisen liegt jedoch ein Rauschgefühl zugrunde, wenn auch auf unterschiedliche Weise. Nietzsche hatte in seinem 1898 publizierten Spätwerk *Götzen-Dämmerung oder Wie man mit dem Hammer philosophiert* sowohl das apollinische als auch das dionysische Prinzip als Arten des Rausches definiert:

« Was bedeutet der von mir in die Aesthetik eingeführte Gegensatz-Begriff apollinisch und dionysisch, beide als Arten des Rausches begriffen? – Der apollinische Rausch hält vor Allem das Auge erregt, so dass es die Kraft der Vision bekommt. Der Maler, der Plastiker, der Epiker sind Visionäre par excellence. Im dionysischen Zustande ist dagegen das gesamte Affekt-System erregt und gesteigert: so dass es alle seine Mittel des Ausdrucks mit einem Male entladet und die Kraft des Darstellens, Nachbildens, Transfigurirens, Verwandeln, alle Art Mimik und Schauspielerei zugleich heraustreibt. »⁵

Der im Affekt handelnde, rhythmisch tanzende, körperbetonte Dionysos besiegte in den 1920er-Jahren den statischen Apollon; das rauschhafte Wirbeln ersetzte den kontemplativen Blick. Das neue Sublime (eine Konfrontation mit den eigenen Schwellen, was auch deren potenzielle Überschreitung impliziert) lag im Rausch der Bewegung, im Unvorhersehbaren, in einer unkontrollierbaren Körpererfahrung.

Jeannot Simmen beschrieb in *Vertigo. Schwindel der modernen Kunst*⁶ die radikale, durch Nietzsches Philosophie ausgelöste Veränderung mit anschaulichen Worten: « Nicht das Naturschauspiel interessiert, sondern das menschliche, innere Beschleunigungs-Drama samt sprunghaftem Salto. »⁷

Im Stürzen sah Nietzsche im Zuge seiner christlichen Religionskritik (« Gott ist tot! Gott bleibt tot! Und wir haben ihn getötet! [...] Es gab nie eine grössere That, – [...]! »)⁸ einen gewaltigen Befreiungsakt, weil er zu eigenständigem Denken führt: « Wohin bewegen wir uns? Fort von

allen Sonnen? Stürzen wir nicht fortwährend? Und rückwärts, seitwärts, vorwärts, nach allen Seiten? Gibt es noch ein Oben und ein Unten? Irren wir nicht wie durch ein unendliches Nichts? »⁹ Für ihn lag die Bewältigung der Haltlosigkeit in der eigenen Bewegung, im Wirbel des dionysischen Tanzes. Das erschreckende « Nichts » wird zum Feld des Möglichen. Bewegung avancierte zu einem neuen Paradigma, das zu Nietzsches Zeit noch mit dem Streben nach einem höheren Bewusstsein einherging. Dies änderte sich mit dem Zusammenbruch der Alten Welt.

Von Nietzsche beeinflusst, aber auch von Guillaume Apollinaire, Joris-Karl Huysmans und Stéphane Mallarmé, publizierte der junge Marinetti, der als Siebzehnjähriger in Paris lebte und in Künstlerkreisen verkehrte, 1909 im *Figaro* sein « Manifest des Futurismus », wobei er die « angriffslustige Bewegung, die fiebrige Schlaflosigkeit, den Laufschrift, den Salto mortale, die Ohrfeige und den Faustschlag » pries, als Gegenpol zur « gedankenschwere[n] Unbeweglichkeit, [der] Ekstase und de[m] Schlaf »¹⁰ vergangener Zeiten. Bewegung, Geschwindigkeit und Technik sah er als Inbegriff der revolutionären Modernität an:

« [...] 4. Wir erklären, daß sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen... ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake. [...] »

8. Wir stehen auf dem äußersten Vorgebirge der Jahrhunderte!... Warum sollten wir zurückblicken, wenn wir die geheimnisvollen Tore des Unmöglichen aufbrechen wollen? Zeit und Raum sind gestern gestorben. Wir leben bereits im Absoluten, denn wir haben schon die ewige, allgegenwärtige Geschwindigkeit erschaffen. [...] »¹¹

Zur philosophischen, gesellschaftlichen und technischen Umwälzung gesellte sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch eine physikalische hinzu: Einsteins Relativitätstheorie (1917) erschütterte nicht nur die mechanischen Gesetze der Physik, sondern auch die Menschheit, da die bisherige

Konzeption von Raum und Zeit mitsamt den physikalischen Gesetzen plötzlich vollkommen infrage gestellt wurde. Die neue Definition von Energie ($E = mc^2$), die auf einem direkten Zusammenhang von Masse und Geschwindigkeit jeglicher Körper beruhte, führte laut Simmens These dazu, dass Bewegung zum Symbol der Moderne wurde. Eine ähnliche Erschütterung musste damals empfunden worden sein wie zu Newtons Zeit, als die Menschheit durch die Gravitationsgesetze mit der Unendlichkeit des Kosmos konfrontiert wurde. Der Schauer angesichts des bedrohlichen Nichts konnte in der Aufklärung durch die Schwebemetapher überwunden werden, wie Simmen es in seinem Buch ausführt, ohne jedoch einen Bezug zum Erhabenen, der meiner Ansicht nach nicht zu vernachlässigen ist, herzustellen; denn in der Aufklärung tauchte das Schweben in sämtlichen Schriften über das Erhabene auf, insbesondere in Zusammenhang mit den Bergen, wie es die Schriften von Joseph Addison und Anthony Ashley Cooper, 3rd Earl of Shaftesbury illustrieren¹². Das bedrohliche Nichts konnte durch das Erhabene bewältigt werden, indem sich der rationale Geist über die Furcht erhob; das Erschreckende wurde in ein positiv kosmisches Weltbild integriert.

Die Ekstase der Moderne wird von Simmen als Akt der Befreiung und Veränderung angesehen

Die Bewältigung von Einsteins revolutionärer Erkenntnis lag nicht mehr in einem geistigen Sicherheben über die unfassbare Natur (denn diese konnte nun in ihrem kosmischen Ausmaß berechnet werden, inklusive der Lichtgeschwindigkeit), sondern vielmehr in der Versuchung, « *seine eigene Masse durch Geschwindigkeit in Energie aufzulösen* », um mit Simmen zu sprechen. Das exzessive, alle Grenzen sprengende Erhabene wurde nicht mehr durch ein geistig-führendes

Wesen, sondern durch einen beschleunigten Menschen erlebt. Selbst wenn die neue Art von Grenzerfahrung andere Mechanismen hat als die geistige, konfrontiert sie dennoch den Menschen mit seinem innersten Wesen, und zwar auf eine körperlich-ekstatische Weise.

Die Ekstase der Moderne wird von Simmen als Akt der Befreiung und Veränderung angesehen, der sich symbolisch gesehen im « *Sprung ins Nichts* » artikuliert, welcher erst ein « *freies Schweben* »¹³ ermöglicht: « *Die Ekstase moderner Art, anders als die kollektiven oder göttlich-religiösen Erfahrungen, die Visionen eröffnen, [bezieht sich nicht auf eine] paradiesisch jenseitige Welt, sondern [auf] ein verändertes Hier und Jetzt.* »¹⁴

Alpen als Versuchsgelände

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der « *Sprung ins Nichts* » zum alpinen Thema, wobei die metaphorische Dimension in eine physisch erlebbare Wirklichkeit umgesetzt wurde. Simmens Maxime: « *Vertigo avanciert zur Metapher für Moderne, Moderne ist ein Destruktions-Unternehmen; das irritierte Gleichgewichtsorgan [der sechste Sinn] indiziert wirbelnde Formen von ekstatischem Schwung* », ¹⁵ scheint sich in den Alpen (analog zu den wilden Pinselstrichen der Maler der Moderne, auf die er sich bezieht) reell abzuspielen, indem frenetische, mit Skiern ausgestattete Körper ekstatisch über Felsvorsprünge in die Tiefe springen. Dies wurde vom neuen Medium Film in Zeitlupe und Zeitraffer visuell ausgekostet, wovon der Bergfilm *Der weiße Rausch – neue Wunder des Schneeschuhs* (in mehreren Varianten zwischen 1920 und 1931 erschienen) zeugt, wo Skifahrer in wildem Tempo über die unberührten Schneehänge jagen. Zeitlupenaufnahmen erzeugen einen Schwebezustand, wobei die schwerelos wirkenden Körper zu Ikonen eines neuen Freiheitsgefühls werden. Der Film war das ideale Medium, um den Rausch der Geschwindigkeit in bewegten Bildern zu erfassen und in einer ästhetisierten Form (in den Zeitlupenaufnahmen beinahe Bild für Bild) wiederzugeben: Aus dem

sekundenlangen Sprung wurde ein minutenlanges Schweben, Masse und Geschwindigkeit wurden in einem neuartigen Raum-Zeit-Verhältnis aufgelöst und Energie wurde in geballter Weise wiedergegeben, sowohl beim verlangsamten Fliegen als auch beim beschleunigten Hinaufklettern, das zu einer ekstatischen Raserei wird.

Die schwerelos wirkenden, schwebenden Körper erinnern vage an Addisons Flugallegorie¹⁶, die zu Beginn des 18. Jahrhunderts allerdings eine philosophische Dimension hatte. Bar jeglichen Inhalts begann nun das Jahrhundert des Sports, wobei der befreite Leib im Zentrum stand. Bewegung wurde zu einem neuen Paradigma, das man versuchte, durch die Beschleunigung des eigenen Körpers zu erfahren – um den Verlust der Selbstkontrolle willen. So sind die Alpen zum idealen Versuchsgelände für das Ausleben des Rauschs der Geschwindigkeit geworden.

Der Mensch erhebt sich über die Natur

Der technische Fortschritt ermöglichte die Eroberung der letzten Bastionen der « wilden Natur ». Durch den rasch expandierenden Tourismus und die Erstellung eines immer dichter werdenden infrastrukturellen Netzes wurde sie jedoch immer weniger wild und immer mehr beherrscht.

Der vereinzelt, über Schluchten und Felsen schreitende Wanderer des 18. Jahrhunderts, der angesichts der wilden Natur erschauerte, wurde Ende des 19. Jahrhunderts von Zahnradbahnen überholt, welche eine bedeutende Menge von Touristen auf die Berge hinauf, direkt zu den Grandhotels brachten – wie es Mark Twains satirische Textsammlung *A Tramp abroad* (1880) anschaulich aufzeigt. Dass das vom Reiseführer bereits programmierte Bestaunen des erhabenen Sonnenaufgangs nicht mehr stattfinden konnte, weil das einsame Bergerlebnis durch die Präsenz zahlreicher anderer Touristen verhindert wurde, kommt darin ebenfalls klar zum Ausdruck.



Abbildung 1 « Wunder des Schneeschuhs », Szenenfoto, 1920.
© Foto: Matthias Fanck, Arnold Fanck, Archiv Matthias Fanck.

Nachdem durch die Erschließung der Berge in den luftigen Höhen das gleiche mondäne Leben geführt werden konnte wie in den Städten, geriet das Gefühl des Erhabenen ins Wanken. Der Naturgewalt wurde triumphierend die Technik entgegengesetzt, welche die einst « wilden Berge » erschloss und letztlich auch bezwang. Durch das mühelose « Erklimmen » der Höhenlagen fühlte sich der Mensch nicht bloß geistig, sondern auch physisch über die Natur erhaben. Allerdings langweilte er sich nun beim Anblick der Berge, anstatt ein schauriges Prickeln zu verspüren. Die Sehnsucht nach aufregender Begeisterung, die eine bezwungene Natur nicht mehr erfüllen konnte, blieb aber bestehen. Dadurch entstand möglicherweise ein emotionales Vakuum, das mit dem Zusammenbruch der Alten Welt bzw. mit dem Aufkommen der Neuen Welt zeitlich zusammenfiel. So verlagerte sich das Bedürfnis nach Aufregung vom Geist auf den Körper, denn nur durch diesen konnte man noch eine erregende Grenzerfahrung machen, und zwar dank rasender Bewegung und der Herausforderung extremer, existenzieller Situationen.

Wintersporttourismus und die technische Erschließung der Alpen: Bewegung und Dynamik in der Architektur

Mit der Erschließung der Alpen durch den Bau von Hochalpenstraßen, Eisenbahnen und Zahnradbahnen entwickelte sich auch der



Abbildung 2 Bergstation Hafelekar, Nordkettenbahn, Innsbruck, Südostseite, n. d. © Franz Baumann, Archiv für Baukunst, Inv.-Nr.: 1-387-76.

Wintersport. Durch die Erfindung der Seilbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts konnten immer höher gelegene Gebiete zugänglich gemacht werden.

Durch das Aufkommen neuer körperorientierter Programme wie Sporthotels, Seilbahnstationen und Skisprungschanzen konnte in der Architektur mit neuen Typen und Formen experimentiert werden. Als die ersten Seilbahnstationen zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut wurden, stellte sich unweigerlich die Stilfrage: Einerseits waren sie funktionierende Maschinen, die sämtliche technischen Elemente integrieren mussten, andererseits waren sie aber auch Gebäude, denen eine architektonische Form gegeben werden musste. Vor dem Ersten Weltkrieg schrieben sie

Bewegung wurde zum
avantgardistischen Sujet,
wobei das auf Dynamik
beruhende Prinzip der
Neuen Welt (das maximale
Intensität versprach) den
statisch-tektonischen
Kompositionen der Alten
Welt entgegengestellt wurde.

sich in die vorhandenen stilistischen Konventionen ein und glichen gewöhnlichen Häusern, wobei die technischen Elemente tunlichst versteckt wurden. Erst ab der zweiten Hälfte der 1920er- und frühen 1930er-Jahre wurden Seilbahnstationen zu einem wahren architektonischen Thema. Karl Paulin beschrieb 1931 die neue Bauaufgabe wie folgt: «*Als die Nordkettenbahn bei Innsbruck gebaut werden sollte, [...] wurde für das Hotel Seegrube der Mittelstation ein Wettbewerb ausgeschrieben, der die eigenartige Aufgabe stellte, einen modernen Zweckbau mitten in die [...] Felsenwildnis zu stellen.*»¹⁷ Dabei gab es unterschiedliche Ansätze.

In Franz Baumanns Entwurf für die drei Seilbahnstationen der Nordkettenbahn wird mit zunehmender Höhenlage eine Loslösung von traditionellen Stilen und Bauformen ersichtlich¹⁸. Dies hing mitunter auch mit den Bauvorschriften zusammen, die zwar für Städte und Dörfer stilistische Vorgaben festlegten, nicht aber für das Hochgebirge. So musste erst eine Form für die neue Funktion gefunden werden, wobei Baumann bei der Bergstation mit einer freien, organisch aus dem Felsen herauswachsenden Gebäudeform antwortete.

Bewegung wurde zum avantgardistischen Sujet, wobei das auf Dynamik beruhende Prinzip der Neuen Welt (das maximale Intensität versprach) den statisch-tektonischen Kompositionen der Alten Welt entgegengestellt wurde. In der Architektur kam Bewegung in der Dynamik der Form zum Ausdruck, die vorzugsweise durch Kurven erzeugt wurde: Je nachdem, ob sie konkav oder konvex sind, wird die Landschaft entweder offen umarmt (bei konkaven Formen) oder als Panorama inszeniert (bei konvexen Formen). Durch die konvexe Form steht der in sich geschlossene, runde Baukörper im Zentrum der Bergwelt und inszeniert den Blick auf die umliegende Landschaft. Sie breitet sich um den Baukörper herum aus und wird von einem zentralen Standpunkt aus betrachtet, ähnlich wie bei



Abbildung 3 Entwurfsskizze für ein konvex gekrümmtes Hotel: Wettbewerb Gaststube Seegrube Mitte «Rundsicht», Nordkettenbahn, 1928. © Franz Baumann, Archiv f. Baukunst, Inv.-Nr.: 1-454-2.

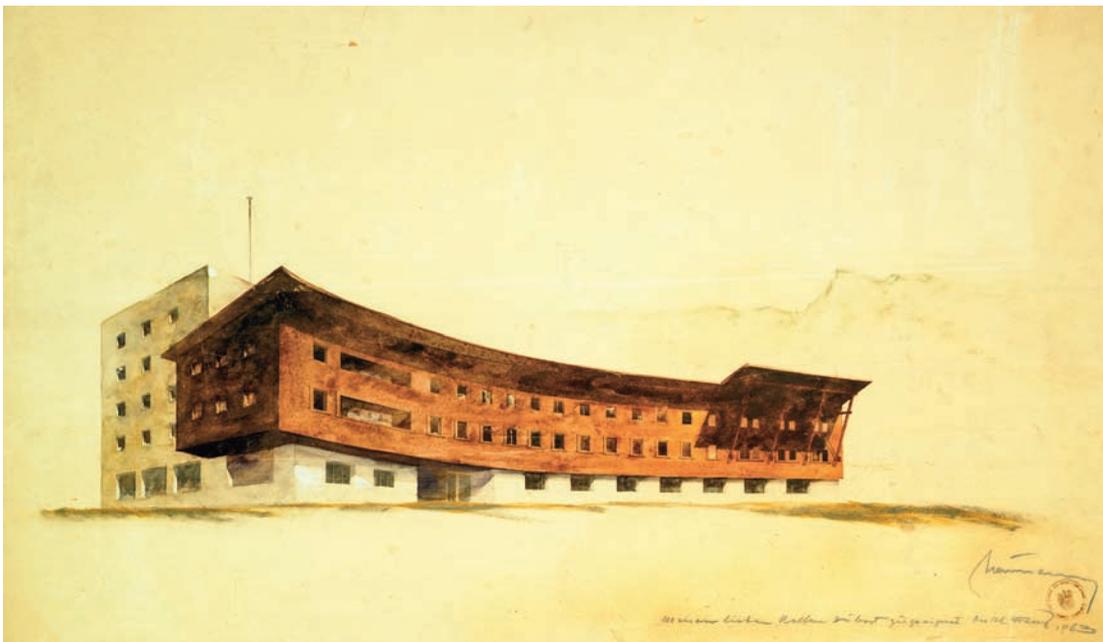


Abbildung 4 Franz Baumann, Entwurfsskizze für das konkav gekrümmte Berghotel Monte Pana (1930), St. Christina im Grödentäl, Südtirol, Aquarell, n. d. © Franz Baumann, Archiv f. Baukunst, Inv.-Nr.: 1-359-3.

einer Panoramarotunde. Bei der konkaven Form hingegen dreht sich die Betrachtungsweise um: Im Zentrum steht nicht der Mensch, sondern die Landschaft. Der Baukörper bildet ein kreisförmiges Segment eines virtuellen

Rahmens, der die Berglandschaft umzirkelt und in sich einfasst. In den 1920er- und 1930er-Jahren wurden beide Formen alternierend eingesetzt, insbesondere für den Entwurf von Sporthotels.

Schwindel

Schwindel vereint konträre Emotionen wie «Schauder» und «Begeisterung», ausgelöst durch eine furchterregende Grenzerfahrung. Das dem Schwindelbegriff inhärente Gegensatzpaar liegt auch dem Erhabenen zugrunde, dessen Grundcharakteristik auf der Kombination diametral entgegengesetzter Gefühle basiert. Die Alpen sind aufgrund ihrer Topografie ein ideales Terrain für diese Art von Grenzerfahrung, wobei der Architektur eine wichtige Rolle zukommt: Sie kann, u. a. den Abhang in Szene setzend, Schwindel durch Auskragungen erzeugen. Ausblick alleine – wie etwa bei den Grandhotels, wo die Landschaft zum Bild wurde – war in den 1920er-Jahren nicht mehr genug: Die Berglandschaft musste in ihrer Wildnis unmittelbar erlebbar gemacht werden, sie musste körperlich spürbar und mit allen Sinnen erfahrbar sein. Architektur diente als Vermittler zwischen dem Streben nach extremen Erfahrungen und der «*wilden Natur*», die zur Erfüllung dieser Sehnsucht aufgesucht wurde. Zur Inszenierung des Schwindelgefühls eigneten sich insbesondere Seilbahnen und deren Stationen, weil diese allein schon durch ihre ausgesetzte, meist an Steilhängen befindliche Lage durch Auskragungen das Erlebnis des Ankommens inszenieren. Zahlreich waren die Seilbahntwürfe, die dieses Potenzial der Spannungserzeugung zum architektonischen Thema machten.

Bemerkenswert ist die 1931 gebaute Seilbahn Salève des Genfer Architekten Maurice Braillard, die er in der Haute-Savoie in unmittelbarer Nähe von Genf baute in Zusammenarbeit mit Rebuffel, denn sie vermittelte das Gefühl des Schwebens. Der Blick in die schwindelerregende Tiefe löste, wie der Zeitzeugenbericht von Joseph Kessel anlässlich der Eröffnung im Jahr 1932 veranschaulicht, reflexive Gefühle über Tiefe und Raum aus.

«Die Häuser wurden platter, die Landschaft erweiterte sich von Sekunde zu Sekunde, die Luftseilbahn fuhr auf dem unglaublich dünnen Seil, das unser Leben trug. [...] Dies bot sich mir dar, als ich auf ächzenden Brettern stehend

– über einen tiefen Abgrund gebeugt, der jeden Moment grösser wurde – mir über Raum Gedanken machte.»¹⁹

Der angesichts der potenziellen Absturzgefahr erzeugte Schauder geht mit einer Faszination für die schwindelerregende Tiefe einher, wobei sich die Gedanken aber nicht verengen (wie es bei reiner Angst der Fall wäre), sondern erweitern. Die Beschreibung dieses Gefühls erinnert an das Kant'sche Dynamisch-Erhabene, bei dem sich der Mensch in Sicherheit wähnen muss, um die schreckenerregende Natur als erhaben empfinden zu können. Unter diesen Voraussetzungen ist der Anblick «*kühner, überhangender gleichsam drohender Felsen [...] um desto anziehender, je furchtbarer er ist*». Das Gefühl der Erhabenheit liegt laut Kant in der Erhebung der «*Seelenstärke*», die «*uns Mut macht, uns mit der scheinbaren Allgewalt der Natur messen zu können*»²⁰.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Messen mit der Gewalt der Natur durch die Technik herausgefordert. Das schwindelerregende Schweben wurde durch Braillards Architektur der Bergstation verstärkt, die sich durch einen horizontalen, von einem schlanken Doppelpfeiler gestützten Bügel auszeichnet. Sie erhebt sich über die 800 Meter hohe, beinahe vertikale Felswand und konfrontiert den Menschen durch eine imposante Auskragung mit dem «*Nichts*». Dieses Projekt, das Bruno Reichlin treffend als «*Prometheus der Moderne*»²¹ bezeichnete, veranschaulicht den destabilisierenden Aspekt der Moderne, den Simmen in *Vertigo* hervorkehrt.

Die Bergstation erinnert an El Lissitzkys «*Wolkenbügel*», ein utopisches Projekt eines horizontalen Wolkenkratzers²² aus den Jahren 1923 bis 1925, das er in Zusammenarbeit mit dem jungen Schweizer Architekten Emil Roth entwarf. Johann Christoph Bürkle hob hervor, dass dieses Projekt in Europa gut bekannt war²³. Die funktionale, direkte Verbindung von Verkehrsmittel und Nutzfläche mag Braillard möglicherweise zur Inspiration angeregt haben, als er Salève konzipierte. El Lissitzky war von der «*Überwindung der Schwerkraft*» fasziniert. Im Zuge der durch



Abbildung 5 Werbeplakat für die Seilbahn Le Salève, 1932. © Henry Reb, Maurice Brillaud.



Abbildung 6 Beim Testen neuer Skifahrtechniken mit maximaler Geschwindigkeit, hier mit Flugumhang für das Springen, 1939–1944. © Carlo Mollino, Archiv Carlo Mollino, Politecnico di Torino, Inv.-Nr.: ACM.6.3.2.324.



Abbildung 7 Skizze der Seilbahnstation Plan Maison–Furggen, Val d'Aosta, 1950. © Carlo Mollino, Archiv Carlo Mollino, Politecnico di Torino, Inv.-Nr.: ACM-P13C-9-21.

die Oktoberrevolution ausgelösten Aufbruchsstimmung strebte er 1920 nach dem «*schwebenden Körper*», nach einer «*physisch-dynamischen Architektur*». Dabei ging es ihm um die «*Überwindung des Fundaments, der Erdgebundenheit*», mit dem Bestreben, die Alte Welt zu sprengen, und des Schaffens einer neuen «*Welt, die im Raume schwebt*»²⁴. Die Suprematisten sahen im Schweben eine neue Form von Freiheit, die auch auf das Erlebnis der Alpen übertragbar war. Brailard, der mit der russischen Avantgarde vertraut war, war nicht nur Architekt, sondern auch engagierter Politiker. Er setzte sich in Genf für den sozialen Wohnbau und eine radikale Bodenreform ein, wobei ihm das Seilbahnplakat indirekt als Wahlwerbung diente: Die beliebte sonntägliche Attraktion der Genfer wurde zum ikonischen Symbol der Modernität und des Fortschritts.

Die Berge wurden immer mehr der starken Erfahrung wegen aufgesucht. Schwindelerregende Architektur war auch nach dem Zweiten Weltkrieg ein Entwurfsthema und ist es bis heute. Carlo Mollinos Entwurf aus den 1950er-Jahren für die Bergstation Furggen ist ein Beispiel dafür, weil hier auf exemplarische Weise der Abgrund durch drei übereinander angeordnete Aussichtsplattformen zelebriert wird. Mollino thematisierte das erregende Schwindelgefühl aber nicht nur in seiner Architektur, sondern stürzte sich selbst in den Rausch der Bewegung. Der begeisterte Sportflieger entwickelte auch eine eigene Skimethode, um eine schnellere Abfahrt zu ermöglichen, wobei der Körper durch eine extreme Vorlage maximale Geschwindigkeit erzielte.

In den darauffolgenden Jahrzehnten intensivierte sich das Streben nach Geschwindigkeit, wobei die Beschleunigung der Sportler durch diverse technische Hilfsmittel immer mehr gesteigert werden konnte. Dazu gehört neben der sich perfektionierenden Sportausrüstung auch die Architektur, insbesondere die Sprungschancen, die in ausgeklügelter Form als Akzelerationsdispositiv *par excellence* eingesetzt werden. So erreicht die seit den 1920er-Jahren

herrschende Devise « höher, schneller, intensiver » heutzutage neue, damals völlig ungeahnte Rekorde, die spektakulär zur Schau gestellt werden, wobei wiederum Architektur eine Schlüsselrolle spielt.

Zaha Hadid, Sprungschanze auf dem Bergisel, 2002

Zaha Hadids Sprungschanze auf dem Bergisel in Innsbruck inszeniert architektonisch die Bewegung des Skisprungs. Aus der Form der Absprungrampe entwickelt sich die Gebäudeform, ausgehend von der Bewegung der Skispringer. Architektur verkörpert und erzeugt zugleich Bewegung, Beschleunigung und Schwindel durch eine dynamisch geschwungene, Geschwindigkeit generierende Form, die in ihrer ikonenhaften Erscheinung Ausdruck eines bestimmten Naturbezugs ist, der unser heutiges Verhältnis zu den Bergen illustriert.

Bereits 1926 wurde auf dem Bergisel über der Stadt Innsbruck eine Sprungschanze errichtet. Anstelle der alten, den internationalen Normen nicht mehr entsprechenden Anlage musste binnen eines Jahres eine neue gebaut werden. Der österreichische Skiverband wünschte ein Café direkt über der Schanze, schließlich ist das der beste Platz, um den Absprung und den darauffolgenden Flug der Skispringer zu beobachten. Zaha Hadid brachte die beiden Programmpunkte der Sprungschanze und des Cafés in einem einzigen, dynamisch geschwungenen Baukörper unter, der die funktionalen Notwendigkeiten nutzt, um eine skulpturale Landmarke zu schaffen: Ein 48 Meter hoher Sichtbetonmast, in dem die Aufzüge und die Treppenanlage untergebracht sind, ist in einem Sockelgeschoss verankert, dessen Flachdach als untere Aussichtsplattform und Sonnendeck dient. Im oberen Bereich schmiegt sich die abfallende Sprungschanze an den Mast an und macht im Bereich der Antrittsplattform der Sportler eine



Abbildung 8 Sprungschanze am Bergisel, 2002.
© Helene Binet, Zaha Hadid.

elegante Gegenbewegung, um schwingvoll in die Horizontale überzugehen. Die Schanze wird von einer Freitreppe begleitet, die abrupt endet – über dem « Nichts ». Eine zweite, schmalere Plattform ist unmittelbar über dem Absprungbereich situiert und ermöglicht den Reportern das Filmen. Die Form der Schanze wird zum essenziellen Gestaltungselement: In einer Drehbewegung um 180 Grad schwingt sich das organisch gebogene, mit Stahlplatten verkleidete Volumen um den Mast herum und krägt zehn Meter höher über diesen weit hinweg. Die auf dem Mast thronende Auskragung beherbergt ein dreiseitig verglastes Café, das 150 Gästen einen Blick auf die darunterliegende Sprungschanze bietet.

Zaha Hadid konzipierte ein « *organisches Hybrid aus einem Turm und einer Brücke* »²⁵. Während der Turm mit dem auskragenden Café die Vertikale betont, steigert die geschwungene, von

einer bauchförmig gebogenen Fachwerkkonstruktion unterstützte, 90 Meter lange Schanze die Dynamik der Bewegung. Die abfallende «Brücke» ermöglicht hier aber nicht die Verbindung zweier Punkte, sondern die Beschleunigung der Sportler, die durch dieses Dispositiv, wie Sven Hanawald 2002 bravourös unmittelbar nach der Eröffnung demonstrierte, bis zu 134,5 Meter weit springen können. Sein Rekord wurde 2015 von Michael Hayböck übertroffen, der 138 Meter weit sprang.

Die Schanze «*abstrahiert die Geschwindigkeit von Abfahrt und Skiflug, die eines der spektakulärsten Wintersportereignisse auszeichnet*»²⁶. Sie wird in ihrer stromlinienförmigen Eleganz zu einem symbolischen Monument der Geschwindigkeit. So könnte das Gebäude als «*zeitgenössisches Totem*» des Alpensports angesehen werden, das zu unentwegten Grenzüberschreitungen aufruft.

Entschleunigende Langsamkeit gegen beschleunigende Geschwindigkeit

Addisons und Shaftesburys virtuelle Flugallegorien über die Alpen zu Beginn des 18. Jahrhunderts waren philosophischer Natur und dienten der Anschauung der Welt. Die Körper, die heute stromlinienförmig ausgestreckt über die Berge fliegen, befinden sich in einem Geschwindigkeitsrausch, der uns die «Anschauung der Welt» auf euphorische Weise vergessen lässt.

Aber inwieweit darf heute ebendiese – doch so wichtige – «Anschauung der Welt» vergessen werden, insbesondere angesichts der schmelzenden Gletscher und all der anderen, durch den Menschen verursachten Klima- und Umweltzerstörungen, die mitunter durch die Kolonisierung der Natur ausgelöst wurden? Die heute noch als Wirtschaftsprinzip geltende schöpferische Zerstörung hat auf globaler Ebene ihr Unwesen getrieben, indem sie durch den endlosen Prozess von Zerstörung und Neupro-

duktion eine weltweite Umweltverschmutzung verursacht hat und uns mit der Fragilität der Erde sowie dem Ende der verbleibenden Ressourcen konfrontiert. Ist es nicht an der Zeit, an die Dauerhaftigkeit der Lebensräume zu denken und klare Prioritäten zu setzen²⁷ und somit auch das Streben nach Superlativen einzuschränken?

Damit einhergehend mögen so manche berausenden Sporterlebnisse und sich unentwegt übertreffende Grenzüberschreitungen kritisch infrage gestellt werden. Ein Umdenken in Hinblick auf Nachhaltigkeit ist nötig. Wenn der Geschwindigkeitsrausch, der heute dominant bei der Bergerfahrung ist, durch andere, langsamere Formen des Erlebens ersetzt wird – beziehungsweise ersetzt werden muss –, dann könnte wieder eine kontemplativere Betrachtungsweise der Berge aufkommen. Angesichts der nicht mehr schneebedeckten Gipfel und der ungeheuerlichen Tragweite menschlichen Handelns mag dabei ein neues Erhabenen-Gefühl entstehen, das uns nicht mehr aufgrund der wilden, unberührten Natur erschauern lässt, sondern aufgrund der zerstörerischen Folgen unseres Wirkens. «*Der Demiurg Mensch erschauert nun vor der Macht seines eigenen Werks.*»²⁸

So würde der berausende Mythos der Geschwindigkeit und der grenzenlosen Beschleunigung durch eine bewusste Entschleunigung abgelöst, die allerdings erst zum Mythos werden muss, um eine Breitenwirkung zu erzielen und als attraktiv zu gelten. Wie Langsamkeit auf vibrierende Weise anreizend gemacht werden kann, hat Proust im 19. Jahrhundert bestens illustriert; im Bereich der Architektur waren es die Sanatorien – man denke an Thomas Manns *Zauberberg* (1912–1923), in dem die Langsamkeit der bestimmende Faktor des Daseins ist – und die Grandhotels, die die beschauliche Betrachtung der Berge prachtvoll inszenierten. Heute oft in ruinenhaftem Zustand, könnte deren Wiederbelebung²⁹



Abbildung 9 Villaggio Sanitoriale di Sondalo, Lombardei, Italien, 2013. © Susanne Stacher.

einen ruhigen Kontrapunkt zum frenetischen Tourismus setzen, der unberührte, nicht bebaute Gegenden unentwegt erschließt und für seine Zwecke erobert. In der hektischen, omnipräsenten und alleingültigen Gegenwart, die uns gemäß Francois Hartog den Blick auf die Vergangenheit und auf die Zukunft verstellt³⁰, ist eine solche Entschleunigung mehr als willkommen. Der Nahtourismus ist zudem wesentlich nachhaltiger als CO₂-inten-

sive Fernreisen, außerdem sind heute die klimatisch kühlen Lagen im Gebirge wieder viel attraktiver als die zunehmend unerträgliche Hitze im Süden. Allerdings müssten die ehemaligen Sanatorien und Grandhotels auf die heutige soziale Realität Rücksicht nehmen und «erschwingliche» Gegenwelten bieten. Denn nur so kann Langsamkeit der immerfort beschleunigenden Geschwindigkeit auf breiterer Ebene Paroli bieten.

Biografie: Susanne Stacher ist Architektin, Architekturkritikerin und Professorin. Nachdem sie ihre Karriere als Architektin in den Büros von Renzo Piano, Dominique Perrault, Morger & Degelo, Ibos & Vitart und Shigeru Ban begann, verlagerte sie ihren Schwerpunkt auf Forschung und Lehre. Als Professorin unterrichtet sie Architekturtheorie und -praxis an École nationale supérieure d'architecture von Versailles. Ihr Forschungsgebiet liegt an der Schnittstelle von Architektur und Urbanismus, Theorie, Geschichte und Philosophie. Sie ist u. a. Autorin der Bücher *Sublime Visionen. Architektur in den Alpen* (Birkhäuser 2018) und *Architektur in Zeiten der Krise. Aktuelle und historische Strategien zur Gestaltung «neuer Welten»* (Birkhäuser 2023). Ihre aktuelle Forschung konzentriert sich auf Krisen und mögliche Narrative für den Entwurf von Projekten, die eine andere Beziehung zur Welt skizzieren – ein Thema, das sie auch in der Pädagogik verfolgt.

Stichwörter: Architektur, Beschleunigung, Entschleunigung, Revitalisierung, Nachhaltigkeit.

Abstract: This article explores the transition from the sublime vision of mountains to the exhilaration of speed. Central to this discussion is the question of how this shift finds expression in architecture and how architecture can contribute to increasing speed by accelerating the body. From the static framing of mountains to dynamic devices, architecture plays a key role in the mountain experience. What forms can this kind of conquest of the mountains through velocity take, how far can it go, and how much longer will it persist? The revitalization of sanatoriums and grand hotels could provide a serene counterpoint to the frenetic tourism that continues to conquer pristine, undeveloped areas for its purposes.

Keywords: architecture, acceleration, deceleration, revitalisation, sustainability.

Notes

¹BARTHES Roland, «L'homme-jet», *Mythologies*, Paris, Seuil, 1957, pp. 94–96.

²STACHER Susanne, *Sublime Visionen*, Basel, Birkhäuser, 2018, p. 14. Das lateinische Adjektiv «*sublimis*» ist abgeleitet von «*sub*», das eine Aufwärtsbewegung andeutet, und «*limis*»: «schräg» (schräg nach oben), oder auch «*limen*»: «Grenze, Schwelle». In beiden Fällen dominieren die Vertikale und die Idee der Höhe, die mit der Tiefe assoziiert ist.

³KANT 1790 [1790], zweites Buch, *Analytik des Erhabenen, Vom Dynamisch-Erhabenen der Natur*, § 28, «Von der Natur als einer Macht», § 27, «Von der Qualität des Wohlgefallens in der Beurtheilung des Erhabenen», 158 f. Kant unterschied zwischen dem Mathematisch-Erhabenen und dem Dynamisch-Erhabenen. Ersteres entstehe durch die unfassbare

Größe der Natur, letzteres werde durch die Bewegung des Gemüts ausgelöst, basierend auf Erschütterung.

⁴PRICE Uvedale, *Essays on the Picturesque, as Compared With the Sublime and the Beautiful: And, on the Use of Studying Pictures, for the Purpose of Improving Real Landscape*, London, J. Marwan, 1810 [1794], p. 86.

⁵NIETZSCHE Friedrich, *Götzen-Dämmerung oder Wie man mit dem Hammer philosophirt*, Leipzig, Verlag von C. G. Neumann, 1889 [1888], Kap. 11: «Streifzüge eines Unzeitgemässen», 10., zit. n. Kritische Gesamtausgabe Werke, hg. von Giorgio Colli und Mazzino Montinari, Berlin;New York, de Gruyter, 1967 ff.

⁶SIMMEN Jeannot, *Vertigo. Schwindel der modernen Kunst*, Habilitationsschrift, Universität Wuppertal, Klinkhardt & Biermann, München, 1990.

- ⁷ SIMMEN Jeannot, *Vertigo...*, p. 23.
- ⁸ NIETZSCHE Friedrich, *Die fröhliche Wissenschaft*, Leipzig, Verlag von E. W. Fritsch, 1887 [1882], 3. Buch, § 125: «Der tolle Mensch», zit. n. Kritische Gesamtausgabe Werke, hg. von Giorgio Colli und Mazzino Montinari, Berlin/New York, de Gruyter, 1967 ff.
- ⁹ SIMMEN Jeannot, *Vertigo...*, p. 23.
- ¹⁰ MARINETTI Filippo Tommaso, «Manifeste du Futurisme», *Le Figaro*, 20. Februar 1909, zit. n. BAUMGARTH Christa, *Geschichte des Futurismus*, Rowohlt, Reinbek bei Hamburg, 1966, p. 221.
- ¹¹ BAUMGARTH Christa, *Geschichte des Futurismus...*, p. 221.
- ¹² STACHER Susanne, *Sublime Visionen...*, pp. 24–29. Dies wird anhand von Burnets, Shaftesburys und Addisons Flugallegorien dargestellt.
- ¹³ SIMMEN Jeannot, *Vertigo...*, p. 160.
- ¹⁴ SIMMEN Jeannot, *Vertigo...*, p. 23.
- ¹⁵ SIMMEN Jeannot, *Vertigo...*, p. 23.
- ¹⁶ STACHER Susanne, *Sublime Visionen...*, p. 29. Der englische Autor, Dichter und Politiker Joseph Addison (1672–1719) griff, nachdem er 1701 die Alpen überquert hatte, im Jahre 1710 in der Zeitschrift *The Tatler* das Thema der Initiationsreise auf und schilderte sie in Form eines imaginären Traumes. Er verlegte diese Allegorie in einen sokratischen Dialog der Antike, «The table of Cebes» (Cebus, Schüler von Sokrates): Erschöpft von der Lektüre, schläft der Erzähler ein und fliegt im Traum über die Alpen, springt schwerelos von einem Gipfel zum nächsten und landet schließlich auf der höchsten Bergspitze, wo er über die Welt im philosophischen und politischen Sinne nachdenkt. Durch diesen imaginären Flug über die erschreckenden und gleichzeitig paradiesischen Alpen vermittelt er ein Freiheitsbild, gezeichnet von einer sinnlichen Landschaftsbeschreibung.
- ¹⁷ MORODER Joachim, BENNO Peter, *Hotelarchitektur, Bauten und Projekte für den alpinen Tourismus, 1920–1940*, Innsbruck, Haymon, 1996, p. 40.
- ¹⁸ «Für Bauaufgaben dieser Art gab es keine Vorbilder, so musste aus der Funktion, der Lage und der Auffassung her eine Synthese gefunden werden, die merkwürdigerweise in dieser Phase des frühen alpinen Bauens viel besser gelang, als unter den späten Zwängen des sogenannten «alpinen Stils», der zu einem Trivialsymbol für bestimmte Inhalte des Skitourismus wurde.» ACHLEITNER Friedrich, *Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert*, Museum moderner Kunst Wien (Hg. Bd. 1), Salzburg-Wien, Residenz, 1980.
- ¹⁹ *Le Messenger*, 29. Oktober 1932, p. 9.
- ²⁰ KANT Immanuel, *Kritik der Urteilskraft*, Reclam Nr. 1026, Stuttgart, 1963 [1790], «Erster Theil: Kritik der ästhetischen Urteilskraft», «Erster Abschnitt: Analytik der ästhetischen Urteilskraft», «Zweites Buch: Analytik des Erhabenen», «B. Vom Dynamisch-Erhabenen der Natur», «§ 28. Von der Natur als einer Macht», p. 160.
- ²¹ Bruno Reichlin spricht sich gegen die verheerenden Folgen der Umbauarbeiten aus, die das Gebäude vollkommen denaturieren, siehe: REICHLIN Bruno, «Sauve qui veut!», in: PARAVICINI Ursula, AMPHOUX Pascal (Hg.), *Maurice Brailard. Ein Schweizer Pionier der modernen Architektur*, Genf, Fondation Brailard Architectes, 1993, p. 21.
- ²² Entlang des Moskauer Rings plante El Lissitzky eine Serie von acht «Wolkenbügeln» mit signalhafter Wirkung. Ein Pfeiler, der als überdachte Straßenbahnstation diente, beinhaltete die vertikale Erschließung, die sowohl die Metro mit der Straßenebene verband als auch einen direkten Zugang zum horizontalen, verzweigten Bürobügel schuf. Der «Wolkenbügel» war eine dreistöckige, L-förmige Plattform, 50 Meter über der Straße, von drei Pylonen getragen.
- ²³ Noch bevor der «Wolkenbügel» 1926 im ASNOVA-Bericht publiziert wurde, wurde er in der Architektur Ausstellung der Novembergruppe in Berlin und etwas später in Mannheim ausgestellt. Er war auch auf dem Umschlag von Behnes *Der moderne Zweckbau* abgebildet, 1929 publiziert in Erich Mendelssohns Russland, Europa, Amerika. Vgl. J. BÜRKLE Christoph, OECHSLIN Werner (Hg.), *El Lissitzky, der Traum vom Wolkenbügel: El Lissitzky – Emil Roth – Mart Stam*, Ausst.-Kat., Zürich, GTA Zürich, 1991, p. 55.
- ²⁴ LISSITZKY El, «Der Suprematismus des Weltaufbaus», *UNOVIS-Almanach* 1, 1920, zit. n. SIMMEN Jeannot, *Vertigo...*, p. 27.
- ²⁵ JODIDIO Philip, *Zaha Hadid Complete Works, 1979–2013*, Köln, Taschen Verlag, 2013, p. 159.
- ²⁶ JODIDIO Philip, *Zaha Hadid...*, p. 159.
- ²⁷ STACHER Susanne, *Architektur in Zeiten der Krise. Aktuelle und historische Strategien zur Gestaltung «Neuer Welten»*, Basel, Birkhäuser, 2023, pp. 173–175.
- ²⁸ STACHER Susanne, *Sublime Visionen...*, p. 183.
- ²⁹ STACHER Susanne, «The Quest for Wilderness in the Face of Climate Change», in: KOUSIDI Stamatina (Hg.), *Forest Architecture in Search of the (Post)modern Wilderness*, Mailand, Mimesis, 2024, pp. 265–266.
- ³⁰ HARTOG François, *Régimes d'historicité: Présentisme et expériences du temps*, Paris, Seuil, 2003.

ANACHRONIES DES VITESSES EN TERRES MANCELLES ?

Grandeur nationale et automobilisme de 1906 à 1972, et bien au-delà

MATHIEU FLONNEAU

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Résumé: « Juge de paix » de la compétition de vitesse automobile depuis 1906, Le Mans joue aussi dans les représentations associées à l'automobilisme un rôle majeur. Reflet des ambitions et de la modernité supposée d'un pays dans lequel l'industrie automobile a été pionnière et puissante, le circuit a servi de support pour des déclarations présidentielles. En 1972, Le Mans est donc un lieu d'expression politique pour le président Georges Pompidou. Ce texte entend décrire cet attachement du sommet de l'État pour l'objet devenu trivial et ambivalent qu'est l'automobile. Et en écho, à cinquante ans de distance, les propos d'un autre président français seront évalués à l'aune de leur retentissement polémique.

« L'automobile est maintenant un outil. Les temps héroïques de son histoire s'achèvent. Le temps des héros aussi. [...] Le temps des grands champions et des voitures de course fabriquées spécialement pour eux est sans doute passé, ou sur le point de passer. »¹

Roger Vailland, 1957

La vitesse automobile et ses séductions ont leurs mystères. Le Mans, territoire hors-sol, en est un haut lieu fétiche, repère de tout ce que ne supportent plus de nombreux contemporains qui le jugent d'un prix trop élevé, inconvenant, indécent voire obscène. Repère toujours populaire néanmoins : Le Mans se porte très bien². Quelques dates, deux essentiellement, 1906 et 1972, réductrices certes mais non artificielles, vont nous permettre de dévoiler les contours du mythe qu'il s'agit de revisiter en cette année 2024 qui a correspondu en France au

cinquantième anniversaire de la disparition du président de la République Georges Pompidou³. Anachronismes et persistances, anachronies et diachronies se mêlent donc dans le regard particulier que développent les lignes ci-après.

Constatons que, pour introduire, dans la constellation des mondes de l'automobilisme, le tout petit milieu fascinant du pilotage de vitesse sur circuit remplit une fonction hypostatique, cathartique et mythique. « *Ce cœur battant que la compétition a toujours été pour le monde de l'automobile* »⁴, met en scène, symbolise et enrichit le

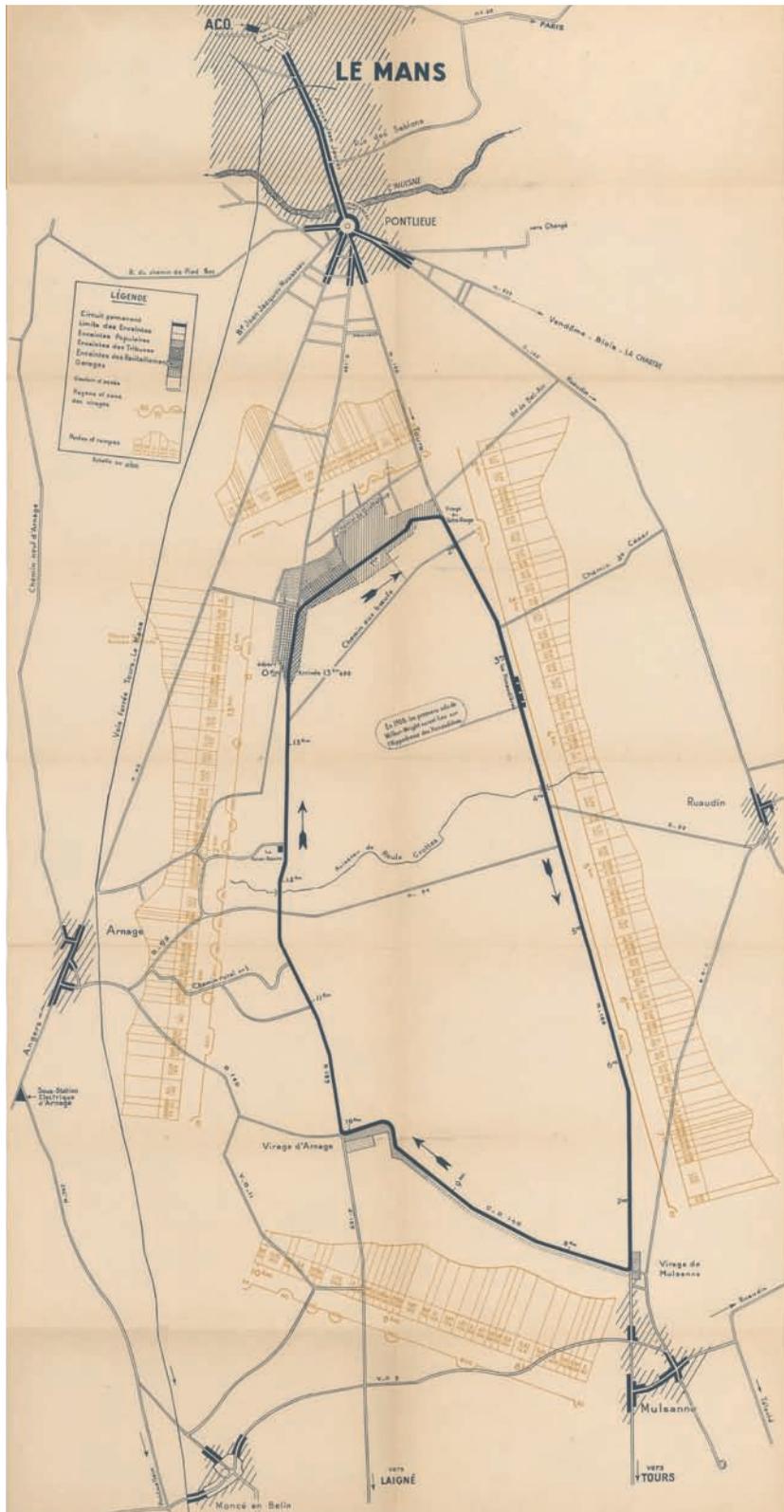


Figure 1 Plan du circuit permanent de La Sarthe, 1949.
 © Médiathèques Le Mans, fonds automobile.

mythe automobile identifié par Roland Barthes en 1957 dans ses *Mythologies* – i.e. la même année que la citation en exergue de Roger Vailland. Il lui est indispensable. Le balayer comme sans intérêt d'un revers de main ne témoigne pas d'autre chose que d'une ignorance dommageable à la compréhension des ressorts élémentaires d'une histoire sociale du sport, et au-delà, du système automobile.

La course sur piste, en autorisant et en exposant la vitesse par procuration, sert à l'évidence depuis ses origines de compensation à des pulsions irrémédiables. Ce même effet est à l'œuvre dans le phénomène des jeux vidéo dont la violence quoique réaliste est irréelle (cf. la série des *Grand Theft Auto*, *Fast and Furious* ou *Granturismo*)⁵. Autre conséquence, le débordement sur le réseau internet mondial des comportements dangereux et irresponsables filmés et mis en ligne par des amateurs qui transgressent de la sorte l'un des tabous les plus évidemment construits par l'époque contemporaine.

La formule politiquement correcte « la vitesse, c'est dépassé »⁶, est à tout instant démentie par le mythe. Assurément, si la vitesse est désormais impossible dans le cadre de notre espace et de notre société moderne, il n'en demeure pas moins qu'elle reste désirée, plus que jamais peut-être. Son aura a cependant décliné dans certaines enceintes et le sport automobile s'est depuis longtemps lui-même policé à l'instar du refoulement de la violence intervenu dans d'autres disciplines. Résultat : un certain romantisme de l'auto de compétition qui tue a presque disparu et cette première banalisation que relevait un Roger Vailland par exemple survint peu après un été 1955 marqué par la plus grande tragédie du sport automobile qui coûta, sur le circuit manceau, la vie à plus de quatre-vingts personnes.

Du pacte initial passé par l'automobiliste avec le divin, pouvait par conséquent découler un flirt avec le diable. Affecté d'avoir été tenu par certains pour responsable de la mort acci-

dentelle de son fils Dino, et de bien d'autres pilotes encore, le Commendatore Enzo Ferrari entreprit la rédaction d'un texte de justification en 1963. Dans une controverse avec *L'Osservatore Romano*, en juillet 1958, il avait été comparé à « un Saturne modernisé. Un capitaine d'industrie qui continue à dévorer ses propres fils. Comme dans le mythe, ainsi en va-t-il malheureusement dans la réalité. »

La course sur piste,
en autorisant et en exposant
la vitesse par procuration,
sert à l'évidence depuis
ses origines de compensation
à des pulsions irrémédiables.

Dieu du sport mécanique pour les tifosi, il répondit sobrement après avoir rappelé que la course était sa vie : « *Il y a enfin les aspects moraux de la course automobile, sur lesquels je ne me crois guère qualifié pour porter un jugement. Il serait tout d'abord nécessaire de préciser quelles sont exactement les justifications morales du sport en général avant d'entreprendre l'examen du cas particulier de la course automobile.* »⁷

Une valeur « à penser sous tous ses aspects » depuis 1906 et 1923

Recherchant des explications pour la légende du Mans, l'écrivain hussard Roger Nimier avançait trois hypothèses, la première lyrique, une seconde technique et la troisième, « celle, sociologique, qui voudrait que l'automobiliste, habitant d'une planète de macadam, prisonnier d'une morale de peupliers, traqué par ses anges-gendarmes, trouvé au Mans sa revanche et sa gloire ». D'après le littérateur-conducteur toujours, « le succès du Mans tient à ce que l'on trouve réunis des guerriers (c'est-à-dire des soldats de luxe). Des témoins qui ne regardent rien, des historiens qui répètent leur leçon, des techniciens qui se taisent et une publicité qui parle beaucoup. »⁸ Écrit en 1968, ce texte tend évidemment un piège à l'historien. C'est pourquoi nous proposons de

revenir précisément sur les points de départ historiques et légendaires du mythe sportif.

On doit en effet au formidable succès rencontré par l'épreuve reine d'endurance des 24 Heures du Mans, créée en 1923, le relatif oubli dans lequel est tombé le premier Grand Prix de l'Automobile Club de France, organisé dans la dernière semaine du mois de juin 1906⁹. Celui-ci est pourtant considéré comme le premier d'un genre dont l'appellation provenait des sports hippiques et dont l'actuel Championnat du monde de Formule 1 perpétue l'héritage éloigné mais indiscutable. Dans la réalité, au demeurant, la régularité des voitures et la science des ravitaillements, toujours essentielles aux « 24 Heures », furent déjà les clés stratégiques de la victoire pour cette première édition qui n'eut rien d'un sprint en dépit des vitesses élevées qui y furent atteintes par d'intrépides conducteurs. Témoin de ces premiers tours de roues, Paul Adam y décela les « *miracles nouveaux de la science et de l'héroïsme unis* »¹⁰. Poète et mécanicien, il voyait dans ce « *char de féerie* » une forme de « *merveille* » et de « *nouveau bien* » dont les chaussées de la Sarthe permettaient l'envol.

Le but assigné par les organisateurs à ce circuit routier au tracé maintes fois retouché au siècle dernier était de mettre le plus possible les concurrents dans les conditions de conduite rencontrées par un usager ordinaire. Ce postulat représenta rapidement une garantie de notoriété pour les constructeurs qui gagnaient par un passage-test au Mans les retombées d'un prestige et d'une renommée techniques de portée mondiale.

Long de 103 km, tracé à l'est de la capitale mancelle dans le triangle Saint-Mars-la-Brière/Saint-Calais/La Ferté-Bernard, le « circuit de la Sarthe » originel, transformé par la suite en circuit « permanent », était composé de 80 % de lignes droites, exceptionnellement goudronnées, exigeant par conséquent le plein rendement des moteurs. L'ensemble s'avéra très sélectif puisque des trente-deux voitures engagées, seules dix-sept figuraient à l'arrivée de la première édition. Le vainqueur remporta l'épreuve en deux étapes de

six tours, en sachant au mieux déjouer les pièges de la forêt de Vibraye : il s'agissait de Ferenc Szisz, ancien mécanicien de Louis Renault, désormais premier pilote de la marque. Il avait parcouru 1239 kilomètres au total à la vitesse de 101 km/h au volant d'un véhicule de 13 litres de cylindrée et de 90 chevaux de puissance qui répondait aux normes réglementaires nouvelles édictées par la toute récente Fédération internationale de l'automobile (FIA) installée à Paris, place de la Concorde, en 1904. Le sport automobile, par excellence sport de l'âge industriel, entraînait ainsi dans une phase de maturité assurée par des codifications draconiennes¹¹.

L'un des facteurs de la victoire de Renault cette année-là résida dans l'usage inventé par Michelin, manufacturier pionnier de l'automobilisme, de la jante amovible. Avec cette innovation qui simplifiait considérablement le démontage des pneus défaillants, se trouvait inaugurée une longue tradition : celle de la concordance entre l'apparition de progrès techniques en course et leur application par la suite sur les véhicules dits de « série », même si, en l'occurrence, l'expression est encore relativement anachronique pour l'époque. En fournissant ainsi l'occasion d'éprouver la fiabilité du système technique automobile, et en prenant la suite des courses-coupes Gordon-Bennett, nées au cours de l'année 1900, et organisées par James Gordon-Bennett junior, fils du propriétaire-fondateur du quotidien américain *New York Herald*, la compétition mancelle s'imposa d'emblée comme le juge de paix d'un univers automobile en pleine expansion. Celui-ci déborda d'ailleurs peu après outre-Atlantique avec la course des 500 Miles d'Indianapolis créée sur un modèle similaire en 1911, en même temps que se déplaçait aux États-Unis le *leadership* de la production automobile mondiale jusqu'alors apanage de l'Hexagone.

Ainsi en 1906, le véritable intérêt de cette première édition résidait au-delà de l'épreuve sportive en elle-même et de son palmarès. La course constitua un événement exceptionnel, témoin et relais de la révolution de l'automobilisme en

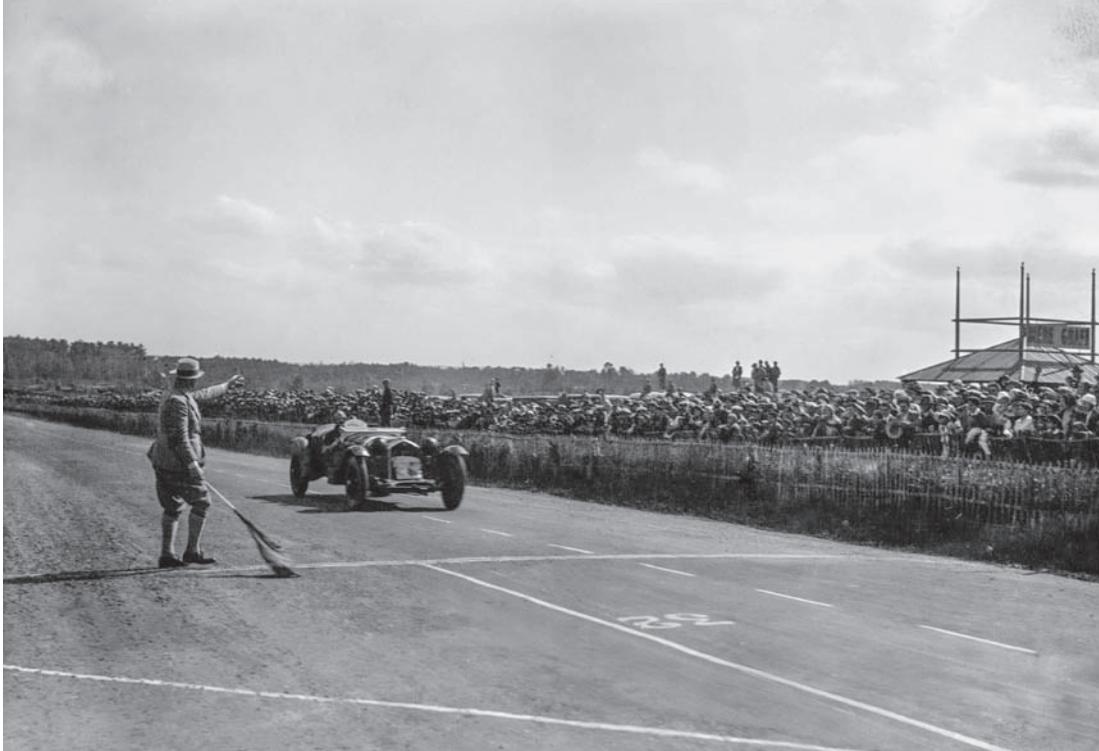


Figure 2 Les 24 Heures du Mans de 1931, l'équipage Howe et Birkin vainqueurs sur Alfa Romeo 8C 2300 LM à l'arrivée, le 14 juin 1931. © Agence de presse Meurisse, source : gallica.bnf.fr, Bibliothèque nationale de France.

marche. Sa logique, dans ce premier âge de l'automobile, coïncidait avec l'âge d'or de l'influence de l'industrie française dans ce secteur économique. Révélatrice de la dynamique sportive nationale du début du siècle, la course avait été imaginée par Georges Durand, personnalité comparable par l'influence à celle d'Henri Desgrange, fondateur trois ans auparavant du Tour de France cycliste. Celui-ci fut l'artisan principal d'une organisation difficile qui l'obligeait à convaincre les municipalités et les populations locales de l'intérêt et du bien-fondé de la somme de 100 000 francs que l'Automobile Club de France exigeait comme caution pour le bon déroulement d'une telle compétition. Avec quelques autres passionnés, il fonda le 30 décembre 1905 un Comité du circuit de la Sarthe, qui devint officiellement le 24 janvier 1906 l'Automobile Club de la Sarthe, puis plus tard l'Automobile Club de l'Ouest (ACO). Son but était de « *propager le goût de la locomotion automobile et conséquemment de développer l'industrie automobile et toutes celles qui s'y rattachent* ». Nul doute que le Grand Prix en fut la cheville ouvrière en même temps que le moment cristallisateur. Le journal *L'Ouest touriste et sportif* l'aïda dans cette tâche facilitée par l'intérêt de premier plan porté à

la cause automobile par quelques artisans usiniers locaux, parfois authentiques pionniers de l'aventure automobile comme les constructeurs Bollée¹² père et fils ou Henri Vallée. Héritier de ce temps et de ce milieu héroïque, l'ACO reste aujourd'hui encore le plus grand club d'automobilistes de France et une usine Renault de toute première importance, créée en 1919, demeure implantée à la périphérie du Mans.

Centenaire, l'épreuve a certes évolué mais l'esprit et le mythe quasi immédiat ne se sont en rien affaiblis. Devant près de deux cent mille spectateurs d'origines diverses (assistance moyenne depuis la Seconde Guerre mondiale)¹³, des pages de légendes y ont été écrites par les plus grands pilotes et les plus grandes marques, venues dans l'ouest de la France gagner une reconnaissance glorieuse. Entre autres, Delage, Bugatti, Matra, Peugeot, Renault pour les grands constructeurs français, Aston Martin, Duesenberg, Talbot, Ford, Ferrari, Mercedes, Jaguar, Bugatti, Bentley, Porsche et plus récemment Audi pour les marques étrangères y ont tour à tour marqué l'histoire de ce sport sur les chaussées rectilignes et les courbes bien connues des amateurs. Ces authentiques lieux de

mémoire que sont les Hunaudières, les virages et «S» d'Arnage, de Maison Blanche, de Mulsanne, la «passerelle Dunlop», témoignent ainsi toujours des exploits des hommes et des machines, à peine obscurcis par les moments de drame, comme pendant la catastrophe de 1955 – plus de quatre-vingts morts et près de deux cents blessés... –, qui eut, un temps, le même effet que la désastreuse et meurtrière course routière Paris-Madrid en 1903, à savoir l'interdiction temporaire de toute épreuve sportive automobile sur le territoire national. De ces éléments divers et du génie volontariste de quelques pionniers est donc née la «légende du Mans» relayée à partir de 1923 par l'épreuve d'endurance en passe de devenir en la matière la plus célèbre compétition du monde.

1972: le président Pompidou et le deuil de «l'instrument de libération»

Georges Pompidou, personnage public, Premier ministre puis président de la République française aima l'automobile pour les libertés qu'elle pouvait lui apporter et pour le plaisir de l'objet aussi. Qu'il s'agisse d'une Renault 4L ou 16, d'une Peugeot 204 ou d'une Citroën SM, qui à chaque fois ont donné lieu à des clichés demeurés célèbres – de même que des caricatures du *Canard enchaîné*.

Sur le fond politique de cet attachement personnel qui allait bien au-delà du trait petit-bourgeois signalé dans ses écrits de jeunesse¹⁴, il est particulièrement lacunaire de ne retenir des rapports privilégiés entretenus par Georges Pompidou avec l'automobile que la seule, légendaire, «nécessaire adaptation de la ville à la voiture». L'étude des archives et la relecture des discours présidentiels autorisent en la matière le rééquilibrage du bilan d'un septennat tronqué. Après 1968, l'automobile fut confrontée à sa première vigoureuse et fondamentale remise en cause, particulièrement dans les centres urbains où ses nuisances suscitèrent des contestations multiples. Dire

Après 1968, l'automobile fut confrontée à sa première vigoureuse et fondamentale remise en cause, particulièrement dans les centres urbains où ses nuisances suscitèrent des contestations multiples.

que, de son côté, le président et, au-delà, les pouvoirs publics, restèrent insensibles à cette remise en question, ne tient pas compte, entre autres éléments à décharge, de l'institutionnalisation, en matière de sécurité routière et de défense de l'environnement, des premières politiques publiques déjà porteuses, à leur échelle, d'une certaine idée de la croissance¹⁵. Face à ce qui apparaissait désormais comme de l'«insécurité routière», un discours et des logiques de responsabilisation furent énoncés – avec une nouvelle délégation interministérielle dédiée – et, en ce qui concerne la protection de la nature, ce que l'on pourrait appeler une «politique de l'arbre» fut inventée sur les bords de route en même temps que débutait la politique des parcs naturels du nouveau ministère de l'Environnement.

Concilier le sommet de l'État et l'«amour de la bagnole»

Georges Pompidou fut un président conducteur et l'automobile un thème récurrent de ses propos, au-delà même de la prise en compte normale, pourrait-on dire, du secteur automobile dans la réalité économique du pays¹⁶. Ce domaine, qui n'est certes pas de tout premier plan, mérite pourtant d'être abordé tant il occupe une place démesurée dans la vulgate pompidolienne. Inscrit dans la mémoire du «peuple» pour ses dirigeants au côté de la «poule au pot» de Henri IV – l'automobile fut et est encore, au même titre, un signe d'abondance! –, ce thème participait effectivement de la personnalité du

président. Il en reste cependant une facette méconnue. En cédant à cette marotte, Pompidou humanisait la fonction solennelle du souverain en la rapprochant de « Monsieur tout le monde » et en l'exposant à la critique. Mises en contexte sans a priori, ces années furent, pour la majorité des Français, celle de l'accession, déjà abondamment décrite, à un bien-être matériel longtemps désiré. Dans le contexte général de forte croissance économique, l'automobile, archétype de ce confort nouveau, par la promotion sociale tangible qu'elle offrait à ses nouveaux acquéreurs, faisait figure d'Eldorado. Le parc français doubla au cours des années 1960 pour dépasser au total les treize millions de véhicules en 1970, soit un taux de motorisation proche des 60 %.

Du rapport éveillé à l'art contemporain, constaté à maintes reprises, certains ont vite conclu à l'acquiescement du président aux outrances de la modernité ; il ne fait pas de doute que, dans la réprimande faite à Pompidou de son goût pour l'automobile, se dissimule toujours une extension du procès fait sur ses conceptions en matière d'art moderne.

L'automobile, partie prenante du grand dessein industriel

Georges Pompidou, en appuyant le développement de la production automobile française, ne cédait toutefois pas simplement aux lobbies des constructeurs, du pneu et du pétrole. Parvenu à la présidence, il poursuivit et accentua la politique gaullienne de prestige national, où l'industrie jouait le premier rôle. Cette conviction et cet engagement ont surpris certains de ses collaborateurs chargés des questions a priori rébarbatives et techniques. *« Je m'étais souvent demandé comment un littéraire comme lui avait pu attraper la bosse de l'industrie et assumer ainsi une deuxième conversion après celle qui avait fait de lui un homme d'État. »*¹⁷

Les historiens sont aujourd'hui frappés par le volontarisme déployé à l'époque en matière d'aménagement du territoire. Parmi les fondements de cette politique ambitieuse de création

d'infrastructures figuraient en bonne place les autoroutes, composantes majeures de l'équation de prospérité. Il est vrai que les propos et l'action rompaient avec le malthusianisme, exagéré certes mais exaspérant, des responsables précédents. Ce fait fut particulièrement sensible dans la politique de « rattrapage » autoroutier que le VI^e Plan devait réaliser ; il convient de rappeler que l'avant-propos de ce texte fut écrit de la main de Georges Pompidou.

La longueur du réseau autoroutier fut multipliée par cinq en une dizaine d'années (on comptait près de 5000 km d'autoroutes en 1980, date à laquelle le programme défini une dizaine d'années auparavant avait atteint la majeure partie de ses objectifs). Un système de concession double, confiant la construction et l'exploitation des infrastructures à des sociétés privées, mis en œuvre en 1970 par Albin Chalandon, ministre très libéral de l'Équipement, en avait favorisé la réalisation. À Savigny-lès-Beaune, le discours qui annonça l'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute assurant la liaison de Lille à Marseille fut l'occasion pour le président de s'attarder sur le rôle moteur joué par l'automobile dans l'économie nationale et de souligner le suivi de la politique autoroutière de l'État depuis 1962¹⁸. Par ailleurs, le démon de la conduite le reprit à l'occasion de cette inauguration qu'il effectua seul au volant, délaissant les officiels pour rouler à plus de 150 km/h dans le brouillard comme le rapporta la presse locale !

L'utile et l'agréable : le président au Salon de l'automobile de Paris et... au Mans

Pilier de la croissance avec le logement, le secteur automobile, avec ses multiples branches, occupait en France près de 10 % des actifs. Ce seul chiffre expliquerait l'intérêt manifesté pour l'industrie automobile et les constructeurs français. Par conséquent, la renommée de la France, pionnière en matière de traction automobile, était liée dans l'esprit de ses dirigeants à la destinée de cette industrie stratégique.

À nul autre moment, cet intérêt politique ne se manifestait mieux que lors de la visite au Salon de l'automobile de Paris¹⁹. Cette sortie rituelle des plus hauts dirigeants de l'État à la porte de Versailles mérite d'être abordée. Georges Pompidou donna à la visite présidentielle une ampleur qu'elle n'avait jamais connue. Il s'agissait indéniablement d'un temps fort de l'année protocolaire dont les archives ont gardé une trace significative. Avec le successeur du général de Gaulle, les visites, si elles restent des « visites » (et non des « inaugurations », ce point est d'importance car Georges Pompidou était fidèle en cela à la haine des chrysanthèmes manifestée par son prédécesseur), gagnent en durée et la délégation qui accompagne le président s'étoffe, double presque. De l'analyse de l'ensemble des visites au Salon effectuées par Georges Pompidou, il ressort que leur durée moyenne approche l'heure et demie et que ce ne sont en général pas moins de quatre ministres et autant de secrétaires d'État qui forment la suite : soit dans les deux cas plus que du temps du Général, au regard de la durée et de l'ampleur, signes révélateurs d'un intérêt accru.

Ces visites, largement répercutées dans la presse et à la télévision, donnaient au président l'occasion de saluer les responsables des différents constructeurs, d'abord français puis étrangers et de souligner le dynamisme des premiers, en adoubant leurs nouveaux modèles. Opposé personnellement à la modification de la périodicité annuelle du Salon, pourtant décidée par les constructeurs eux-mêmes, il fit pression sur eux en ce sens et le Salon fut maintenu comme avant.

Parvenu aux responsabilités, Georges Pompidou suivit donc la production française qui d'ailleurs, le lui rendait bien, comme le prouve, lors du changement de logo de la Régie Renault, l'envoi en avant-première d'« un porte-clés nouvelle manière ». Ce nouvel emblème, variante moderne du losange, avait été conçu par l'artiste contemporain Victor Vasarely et avait donc tout « pour distraire un instant M. Pompidou »²⁰ !

Le soutien de l'État aux industriels, rendu tangible par le truchement de son président, pouvait aussi se manifester lors des compétitions sportives. Ainsi en fut-il pour Matra, au départ des 24 Heures du Mans en 1972. Puis, à l'issue de cette même épreuve, lorsque la marque française eut placé ses deux bolides aux deux premières places, l'hôte de l'Élysée témoigna d'une reconnaissance officielle – devenue classique depuis les succès sportifs des Jeux olympiques d'hiver de 1968 –, sous la forme d'une réception au « château » à laquelle le patron de l'entreprise, Jean-Luc Lagardère, participa aux côtés des pilotes Graham Hill et Henri Pescarolo. Cet engagement explique que, par la suite, les échecs et les victoires en sport automobile de Renault, notamment en Formule 1, furent ceux de l'État – plus encore même puisqu'il s'agissait de la Régie nationale. En 1972, le président Pompidou fit bien plus que se rendre sur le circuit²¹ : il donna le départ et effectua en Citroën SM présidentielle un tour de circuit²².

À ce sujet, que dire, enfin, de l'excellence à laquelle Georges Pompidou souhaitait voir l'automobile française accéder ? Son goût pour la parade est avéré par l'utilisation de l'un des fleurons de l'industrie automobile française, dont le destin commercial fut souvent comparé à celui de Concorde : la Citroën SM-Maserati à moteur six cylindres, revue par un carrossier prestigieux Henri Chapron. Ce véhicule²³ à empattement long et découvrable, accueillit la reine d'Angleterre Elisabeth II, lors de son voyage officiel en France avec le prince Philip le 15 mai 1972. Vingt années plus tard, en 1992, la reine eut à nouveau l'occasion de prendre place à bord avec François Mitterrand ! Le fonds iconographique de la Présidence conserve de nombreux clichés de ces automobiles, véritables vedettes, prises notamment lors de leur première sortie officielle. Les ventes de cette voiture de prestige dérivée d'un modèle produit en série, conçu pour être le porte-drapeau de la gamme Citroën, furent frappées de plein fouet par la crise économique et sa production stoppa en 1975.

« Les Français aiment la bagnole, aurait constaté en privé Georges Pompidou avant d'ajouter, *que voulez-vous que j'y fasse ?* » Lui-même ne lutta pas trop violemment contre sa passion, ce dont nous nous garderons bien de lui faire grief.

Fin de partie pour l'auto et la vitesse ?

En 1972, un président pouvait encore dire cela et donc conduire au Mans... L'époque prenait au sérieux l'auto sur laquelle soufflait tout juste de l'ironie de Jacques Tati qui en 1971 dans *Trafic* avait dénoncé, après *Mon Oncle* ou *Playtime* une absurdité automobile en voie d'hégémonisme.

Passée au crible d'analyses marxistes plus ou moins orthodoxes particulièrement en vogue dans les milieux intellectuels férus de déconstructions diverses²⁴, l'automobile allait bientôt ressortir cabossée et écharpée d'un regard nouveau et plus

objectif porté sur sa « civilisation ». Son image se dégrada, son utilisation sociale devint systématiquement contestée, et ses effets aliénants furent révélés. L'écologie enfin, devenue idéologue politique, en vint à se saisir deux ans plus tard de ce nouveau diable pour en faire un terme du débat électoral présidentiel hexagonal avec René Dumont. Entré dans l'âge de l'invective et de la remise en cause, l'automobilisme ne déclina pourtant pas et jamais les populations ne s'équipèrent aussi massivement d'autos...

Remarquons pour conclure que, de façon récurrente, s'est joué au Mans un éternel décalage entre ce qui se passait sur le circuit et ce qui advenait en dehors. Sanctifié d'abord puis désacralisé, l'automobilisme, comme miroir d'une aspiration universelle, ne semble connaître encore de nos jours qu'un essoufflement très discutabile et une extinction très improbable.

Annexe 1

ADAM Paul, *La morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1907

L'espace vaincu. Au circuit de la Sarthe

D'une colline dressée dans l'éblouissement du soleil, la route du Circuit dévale roidement vers le but et les tribunes. Entre ses plates-bandes de gazon, elle scintille de tous ses cailloux. Elle noircit en atteignant le bas du mont où le goudron coagule la poussière afin de ne pas abîmer les mousselines et tuelles qui flottent sur les visages des jeunes femmes attendant, nerveuses, au long des tribunes, la descente des champions vers les drapeaux. Et soudain c'est, parmi les lumières de la cime, une petite ombre qui surgit, s'incline, roule comme une bille par la pente. Bille qui grossit, s'élargit, semble un instant quelque souris affolée fuyant le feu du ciel pour devenir une chose prompte distincte de ses roues, lorsqu'elle atteint la plaine,

et s'élance avec le visage fait d'un chiffre, d'une lettre, et saluée par d'innombrables acclamations. La métamorphose s'achève. C'est une armure couchée entre quatre bourrelets rebondissants. Elle encastre deux têtes humaines masquées, enveloppées de toile ou de cuir, et qui déjà réclament les pneumatiques de rechange, l'essence, l'huile et l'eau. [...] Le pilote s'est assis derrière son volant, a rabaisé le masque aux lunettes sur sa face. Le chauffeur a fait retentir l'appareil de la mise en marche. Il saisit un dernier pneumatique, l'embrasse, place une jambe dans l'automobile repartie, trépidante, tumultueuse et fragile, parmi l'ovation des spectatrices qu'enthousiasme l'ingénieuse célérité des mécaniciens. Déjà la bête de tôle et d'acier s'enfuit, diminue, devant les circonférences de ses caoutchoucs de rechange arrimés en poupe. Cette circonférence marque le centre du point envolé que devient aussitôt le triomphateur de l'espace.

Annexe 2

Entretien de Georges Pompidou avec un journaliste de l'ORTF au Mans, 1972

Question :

Monsieur le Président, on sait que vous aimez l'automobile et que vous prenez volontiers le volant. Si vous le permettez, parlant à la fois au chef de l'État et à l'automobiliste, je voulais vous demander quelle peut être, à votre sens, la place de l'automobile dans l'économie nationale et la vie quotidienne des Français.

Georges Pompidou :

Il fait tout à fait séparer les deux aspects. Sur le plan économique, les données sont très claires : l'industrie automobile est la première de France comme d'ailleurs dans tous les pays industriels à l'heure actuelle, où elle est la première pour la création d'emplois directs ou indirects, pour le chiffre d'affaires, pour les ventes à l'exportation. C'est donc un élément fondamental de l'économie nationale et même les pays de l'Est qui pendant longtemps ont pris du retard sentent aujourd'hui le besoin de créer chez une puissante industrie automobile.

Un autre aspect c'est le rôle de l'automobile dans la vie. Au départ, l'automobile est un instrument de libération. Au lieu d'être astreint aux servitudes des transports en commun, on prend le volant, on prend son automobile, on part quand on veut, vers où l'on veut, comme l'on veut, c'est une libération de l'individu. Tout allait bien, quand les automobilistes étaient une minorité, mais voilà, le progrès, le progrès économique, le progrès social ont fait qu'aujourd'hui en France il y a entre 10 et 15 millions de véhicules automobiles.

À partir de là des problèmes se posent. Les villes sont encombrées, quand ce n'est pas paralysées et les routes elles-mêmes connaissent le même sort, tout au moins à certaines heures, à certains jours, par exemple au moment des départs ou des retours en vacances ou de ce que l'on appelle les week-ends. À partir de ce moment-là, il apparaît que l'individu reprend sa place, si je puis dire, dans le troupeau. Quand on voit ces longues files de voitures qui avancent tant bien que mal les unes derrière les autres, on éprouve plus un sentiment d'esclavage que de libération.

Je crois qu'il faut penser ce problème sous tous ses aspects. Il y a un côté équipement public c'est évident : que ce soit les autoroutes, les parkings, mais il y a aussi un côté éducation des hommes. En fin de compte, le problème n'est pas de savoir si on détruira l'automobile, on ne s'en passera plus. Le problème est de savoir si l'homme saura tirer parti de l'automobile, en tirer des avantages et non pas des inconvénients comme c'est trop souvent le cas à l'heure actuelle, je le reconnais.

Annexe 3

ROMAIN Jules, *L'Automobile de France*, Paris, Régie nationale des usines Renault, 1951

Un concours singulier de conditions fait qu'en ce milieu du vingtième siècle l'industrie automobile prend, plus que tout autre peut-être, valeur d'exemple et d'indice. Déjà sa présence ou son absence, dans une économie nationale, nous disent à quel niveau de puissance et de « généralité » cette économie se tient.

Un pays où l'on ne fait point de voitures peut avoir diverses prospérités et supériorités. Mais il n'appartient certainement pas, au moins dans l'ordre « temporel », à la toute première catégorie.

Ensuite les résultats atteints par cette industrie, et les moyens qu'elle met en œuvre, nous autorisent presque toujours à porter un jugement sur l'ensemble d'une production nationale, les ressources dont elle dispose, les méthodes qu'elle applique, le degré d'efficacité qu'elle recherche ou dont elle se contente, même sur la morale du travail qui y est en honneur.

Est-ce très étonnant ? L'automobile n'est pas un produit comme un autre. Elle réclame une convergence exceptionnelle de techniques. Donc elle dépend du retard ou de l'avancement où chacune d'elles se trouve et en fournit un témoignage. De plus elle intéresse la quasi-totalité du public ; lorsqu'il n'en est pas directement l'acheteur et l'usager. Enfin la diffusion du produit est spectaculaire. Elle a pour vitrines toutes les rues et toutes les routes. Le contemporain le plus distrait, le plus indifférent aux problèmes de la concurrence internationale, est forcé de faire attention à cette forme qu'ils prennent. Si bien qu'il est très peu probable qu'un pays ne fabrique pas d'autos par l'effet d'une négligence accidentelle, d'un manque fortuit d'initiative ; ni qu'il cesse un jour d'en fabriquer par coup de tête. Il est même peu probable qu'entre les objets qu'il produit l'auto soit par hasard un de ceux où il apporte le moins de soin.

Biographie: Mathieu Flonneau est docteur et agrégé d'histoire, actuellement maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, associé à Sciences Po et à l'ILERI, chercheur au SIRICE-CRHI, Universités Paris I-IV, LabEx EHNE. Il dirige l'Institut d'administration économique et sociale de l'École de droit de la Sorbonne depuis 2017. Ancien président des Associations P2M Passé-Présent-Mobilités et T²M, *Traffic Transport & Mobility*. Ses domaines de recherche portent sur les transports, les mobilités, les politiques de l'automobile, l'automobilisme, l'histoire urbaine, l'histoire des routes, de Paris, du Grand Paris et des États-Unis. Derniers ouvrages : avec Hervé Poulain, *La littérature & l'automobile. La fée automobile, naissance d'un mythe/ Motoring's magic wand 1890-1914, a myth is born*, trilogie, premier tome, édition bilingue, Villemur-sur-Tarn Loubatières, 2024 ; *En tous sens. Circuler, partager, sécuriser: une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn Loubatières, 2022.

Mots-clés: 24H du Mans, sports mécaniques, industrie automobile, pouvoir politique, vitesse, sécurité routière.

Abstract: « Judge of the peace » of motor racing since 1906, Le Mans also plays a major role in the cultural representations associated with motoring. Reflecting the ambitions and supposed modernity of a country in which the automotive industry was pioneering and powerful, the circuit served as a support for presidential statements. In 1972, Le Mans was a place of political expression for the president Georges Pompidou. This text intends to describe the attachment of the top of the state for the car-object that has become trivial and ambivalent. And in echo, fifty years away, the words of another French president will be evaluated by their polemical resonance.

Keywords: 24H du Mans, motor sports, car industry, motoring, political power, speed, road safety.

Notes

¹ VAILLAND Roger, « Avant les vingt-quatre heures du Mans », *France-Soir*, juin 1957.

² Pour preuve, en septembre 2024, à l'occasion des Journées européennes du patrimoine, le circuit a été consacré par le concours « Monument préféré des Français ».

³ MANIGAND Christine, SIBRE Olivier (dir.), *Le dictionnaire Pompidou*, Paris, Robert Laffont ; Institut Georges Pompidou, 2024 ; FLONNEAU Matthieu, « “J'adore la bagnole” : un Président ne devrait-il vraiment plus dire cela ? », *Libération*, 30 septembre 2023.

⁴ MONNEYRON Frédéric, THOMAS Joël, *L'automobile, un imaginaire contemporain*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2005.

⁵ La série des jeux *Gran Turismo* a commencé en 1997. Pour *Fast and Furious*, le point de départ est cinématographique : en 2001, au Japon est sorti *Wild Speed* suivi de nombreuses versions dérivées telles *Tokyo Drift*. L'un des œuvres séminales de cette vitesse sauvage est *Point Brake* (Kathryn Bigelow, 1991).

⁶ Cette formule est employée comme slogan par les campagnes gouvernementales de sécurité routière en 1975.

⁷ FERRARI Enzo, *Mes joies terribles*, Paris, Robert Laffont, 1964.

- ⁸ NIMIER Roger, «Les bons élèves gagnent», *Jours de France*, 4 juillet 1959, repris dans *Variétés*, Paris, Seuil, 2003. Sur cette légende pour littérateur, voir aussi CLAVEL Bernard, *Victoire au Mans*, Paris, Robert Laffont, 1968.
- ⁹ Nous reprenons ici pour l'essentiel la notice que nous avait commandée la délégation aux célébrations nationales du ministère de la Culture pour le centenaire de l'événement: FLONNEAU Mathieu, «1906: Premier Grand Prix de l'Automobile Club de France», *Célébrations nationales, 2006*, ministère de la Culture et de la Communication, Archives de France, Délégation aux célébrations nationales, 2005. En 2023, France-Mémoire et l'Institut de France ont opéré pour le centenaire des «24 Heures» la même entreprise mémorielle.
- ¹⁰ ADAM Paul, *La morale des sports*, Paris, La librairie mondiale, 1906.
- ¹¹ BORZAKIAN Manouk, FERREZ Sylvain, «L'invention du Grand prix automobile: constitution et autonomisation du sport automobile dans l'entre-deux-guerres», *Sciences sociales et sport* 3, 2010, pp. 107-131.
- ¹² Signalons à cet égard le récent dépôt des archives de la famille Bollée aux archives départementales de la Sarthe. FLONNEAU Mathieu, «Aux prémices de l'automobilisme, les automobiles Bollée. Éléments de cadrage historiographique», in: *Une dynastie d'inventeurs et industriels au Mans, les Bollée*, Le Mans, Département de la Sarthe, 2016, vol. 1, pp. 35-43.
- ¹³ Un témoignage relate quelle fête et quelle communion fut la première édition du Grand Prix de l'Automobile Club de France: «Le train de luxe de la compagnie des Wagons-lits affrété par L'Auto stationne à proximité des tribunes, ce qui a permis à de nombreuses élégantes parisiennes d'assister confortablement à la course. Des trains populaires ont été organisés et pour 12 francs en seconde classe, et 9 francs en troisième, les ouvriers des usines parisiennes ont pu venir applaudir les exploits des voitures qu'ils ont contribué à fabriquer. Le comte de La Rochefoucauld, le comte Récopé, Grand-maison, Brocheton, le marquis de Polignac, madame veuve Levassor, le marquis de Vogüé, Quinones de Léon campent auprès des stands. On remarque la superbe installation d'Henri de Rothschild où les "cuisiniers du docteur Pascal" préparent d'appétissantes victuailles.» LOSTE Jacques, «Les courses d'automobiles», *Revue de Paris*, 1936.
- ¹⁴ «Il faut de l'argent. Il en faut pour se payer les centaines de livres que je désire, l'auto, la vie large, luxueuse, raffinée, les femmes, les bijoux. [...] Décidément, il n'y a que cela qui compte: la beauté. Il faut tout regarder en esthète. Cela mène loin mais cela donne de vraies jouissances et un sens à la vie. Contre toutes les idoles du bourgeois qui n'apprécie que les coussins et les pneus de son auto et n'en voit pas ligne, qui ne voit, dans sa femme, qu'une paire de cuisses excitantes ou un ventre à faire des gosses ou un joli morceau de parade et ne sait pas apprécier cette merveille qu'est une jolie femme dans une robe élégante et scintillant de bijoux.» Georges Pompidou, *lettres, notes et portraits, 1928-1974*, Paris, Robert Laffont, 2012, p. 125.
- ¹⁵ Rappelons la création de la Direction générale de la protection de la nature au sein du ministère de l'Agriculture le 4 mars 1970 puis le 7 janvier 1971, la nomination de Robert Poujade au ministère de la Protection de la nature et de l'Environnement. L'année suivante, en 1972, pour rappel, parut *Les limites à la croissance. Rapport du club de Rome*, dit «rapport Meadows».
- ¹⁶ Cf. annexe: ROMAIN Jules, *L'Automobile de France*, Paris, Régie nationale des Usines Renault, 1951.
- ¹⁷ ESAMBERT Bernard, *Pompidou, capitaine d'industrie*, Paris, Odile Jacob, 1994, p. 15.
- ¹⁸ Discours du président de la République prononcé à Savigny-lès-Beaune, 29 octobre 1970.
- ¹⁹ «J'en ai profité pour me débarrasser des corvées de représentation. Finis les cocktails et les salons! je ne regretterai que le Salon de l'Auto qui m'amusait!», «Lettre à Raoul Audibert», in: *Georges Pompidou, lettres, notes et portraits, 1928-1974*, Paris, Robert Laffont, 2012, p. 496.
- ²⁰ Archives nationales (France) (ci-après «ANF»), Documents de la Présidence de la République sous Georges Pompidou (5AG2), Dossier n° 52 Documents des conseils restreints (1969-1974), Industrie chemise Régie Renault, courrier de M. Ouin, secrétaire général de la Direction générale RNUR, à Michel Jobert, le 22 septembre 1972.
- ²¹ En 1949 avait eu lieu la visite à l'arrivée de la course du président de la République Vincent Auriol.
- ²² Relevons au passage que la Porsche présidentielle est conservée au Mans.
- ²³ ANF, Documents de la Présidence de la République sous Georges Pompidou (5AG2), Dossier n° 981 Service photographique (1969-1974). Deux exemplaires en furent produits pour prendre la suite, à l'Élysée, d'autres Citroën, les 15-Six du carrossier Franay et la Super DS. Ces automobiles exclusives, immatriculées, préférentiellement selon la tradition, 2 et 3 PR 75 («PR» pour «Présidence de la République»), roulent encore et sont mises à la disposition des chefs d'État invités de la France.
- ²⁴ Fondateurs, sont incontournables les écrits d'Ivan Illich: *La convivialité*, Paris, Seuil, 1973 et *Énergie et équité*, Paris, Seuil, 1975; signalons également GORZ André, «L'idéologie sociale de la bagnole», *Le sauvage*, septembre-octobre 1973. Aux États-Unis, certains allèrent jusqu'à pronostiquer la disparition de l'auto: JÉROME John, *The Death of the Automobile. The Fatal Effect of the Golden Ear, 1955-1970*, New York, Norton, 1972 ou SCHNEIDER Kenneth R., *Autokind vs Mankind, an Analysis of Tyranny, a Proposal for Rebellion, a Plan for Reconstruction*, New York, Norton, 1971.

DE L'ESSOR DE LA LENTEUR DANS LE SPORT CONTEMPORAIN...

CHRISTOPHE GIBOUT
Université du Littoral – Côte d'Opale

Résumé: Cet article questionne le développement d'activités sportives, ludiques, physiques et récréatives qui s'inscrivent dans une logique de lenteur, du moins de ralentissement. Après l'avoir situé historiquement, il propose, avec force illustrations suggérant la diversité des activités conquises par ce mouvement, un effort de caractérisation commune des cinq logiques internes majeures de ces activités (*flow*, distraction, kinesthésique paysagère, résonance et écosophie). Dans un troisième temps, il explicite dans quelles mesures de responsabilité éthique et d'itération cette « lenteur sportive », comme lame de fond sociétale, peut apparaître comme une hétérotopie aspirant à renouveler l'ordre des choses.

« La lenteur n'est pas le contraire de la vitesse, C'est son complément, Sa raison, Sa fantaisie, Son grain de folie, Tendez les mains, Prenez le temps, Gardez-le, Serrez-le contre votre cœur, Entrez dans votre demeure secrète, Là où l'air est bon, Arpentez la terre natale, À pied ou sur la tête, Ce n'est plus lui qui passe, C'est vous qui avancez lentement, Très lentement. »¹
Tahar Ben Jelloun (2015)

Au printemps 2024, la Fédération française d'athlétisme (FFA) imposait à la une de *Athlétisme magazine* un titre – « Ralentir le rythme » – qui témoigne d'une progression tangible de l'attention portée à la lenteur dans le monde sportif tout autant qu'il invite à réfléchir aux enjeux positifs et négatifs de la quête d'évasion et de contact direct avec la nature et à « *comment préserver le monde qui nous entoure tout en continuant à pratiquer notre passion* ». Ce que nous dit ce fait de communication institutionnelle, c'est d'abord que ce phénomène de lenteur – ou plus sûrement de ralentissement – n'est plus autant qu'aupara-

vant une incongruité dans le domaine des activités physiques et sportives, et qu'il est même en train de devenir, depuis un peu plus d'un quart de siècle, une figure ordinaire du domaine, justifiant largement par la même occasion que nous lui portions un regard scientifique. C'est ce que nous vous proposons de faire au fil des pages qui suivent en trois temps : (1) en essayant de situer historiquement ce développement d'activités sportives, ludiques, physiques et récréatives qui s'inscrivent dans une logique de lenteur, (2) en proposant un effort de caractérisation commune des logiques internes de ces activités, et (3) en montrant dans

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.81

quelles mesures de responsabilité et d'itération cette « lenteur sportive » peut apparaître comme une hétérotopie.

Historicité du développement d'activités sportives qui s'inscrivent dans une logique de lenteur

Si nous voulons illustrer cette logique de lenteur dans les pratiques sportives, ludiques et récréatives, il faut préférentiellement insister sur le fait qu'elle est beaucoup plus sûrement une logique de ralentissement et de transition qu'un changement radical avec une substitution d'exigence ; c'est-à-dire le fait que si la vitesse a été et demeure encore un paradigme essentiel de la logique sportive, nous voyons apparaître aussi de plus en plus, et surtout de plus en plus reconnue et légitimée socialement, une possibilité de ralentissement². *De facto*, ce qui apparaît est bien de l'ordre d'une confrontation entre les différentes temporalités et les différents rythmes qui structurent l'activité physique, sportive et récréative. Différentes temporalités et différents rythmes qui cohabitent encore largement dans le monde d'aujourd'hui mais qui entrent en friction car l'émergence – ou la réémergence – de nouvelles formes de temporalités et de temps sportifs vient bouleverser un ordre des choses. Cet *ordo rerum*, tel que le conçoit Roger Caillois dans ses échanges avec Marcel Mauss³, est édifié par des institutions en charge de la conserver autour de valeurs dominantes qu'elles ont charge de promouvoir. Dans le cas présent, ces institutions sont traditionnellement le système sportif fédéral et le monde olympique, et ils imposent des valeurs au premier rang desquelles nous retrouvons la performance et la compétition qui reposent sur une logique de vitesse, de hauteur et de force. « *Citius, Altius, Fortius – Communitas* », dont la traduction officielle est « *Plus vite, plus haut, plus fort – ensemble* » est en effet la devise officielle des Jeux olympiques modernes et elle fait partie des symboles indubitables du fait olympique et sportif moderne depuis le XIX^e siècle⁴. Aujourd'hui, de plus en plus, se développent des pratiques sportives, ludiques et récréatives qui

aspirent à « résister à l'ère du temps accéléré »⁵ et à décélérer, à « lever le pied » au motif de préoccupations éthiques et environnementales et à s'inscrire dans l'émergence d'une « *slow culture* »⁶ et d'une « *slow philosophy* »⁷ avec comme enjeu premier la résistance individuelle et collective à un monde profondément et durablement marqué par l'accélération sociale caractérisée, selon Hartmut Rosa⁸, par la combinatoire de l'accélération technique (transports, communication, travail, etc.), l'accélération du changement social (styles de vie, structures familiales, affiliations politiques et religieuses) et l'accélération des rythmicités de vie (expérience continue de stress, logique perpétuelle de manque de temps).

De nombreux exemples illustrent cette bascule progressive et/ou cette résurgence de pratiques ludiques, sportives, physiques ou récréatives qui participent d'une volonté de ralentir ou de freiner, de résister simultanément à cette densification et à cette réduction des temps sociaux si caractéristique du monde au sein duquel nous vivons, d'entrer dans une phase de transition en s'inscrivant au sein d'« un mouvement significatif qui engage nos pratiques et nos modes de vie vers une éco-récréativité, une écologie corporelle et un tourisme traditionnel à dépasser »⁹. Il ne s'agira pas ci-après de prétendre à l'exhaustivité quant à ces nouvelles pratiques mais, préférentiellement, d'en pointer quelques-unes en tant qu'elles en sont hautement représentatives et qu'elles peuvent aider à en dévoiler certains traits majeurs.

Les saillances communes à ces pratiques

L'ensemble des pratiques susmentionnées, sur lesquelles nous avons eu à enquêter ou à propos desquelles nous avons lu la production scientifique la plus actuelle, se rassemble autour d'un certain nombre de caractéristiques communes – le *flow*, la distraction, la kinesthésique paysagère, la résonance, l'écosophie – qui s'envisagent comme des *primus inter pares*, aucune n'apparaissant suffisante à elle seule, chacune renforçant les autres et réciproquement.

La logique du *flow*

Cette logique du *flow* a été mise en évidence par Mihaly Csikszentmihalyi¹⁰ qui relevait la présence d'un état psychologique et mental singulier accompagnant les performances motrices, une sensation unique. Engagés dans l'activité, les individus oublient presque leurs problèmes personnels, perdent souvent la notion du temps et d'eux-mêmes et développent un sentiment d'harmonie et d'union avec leur environnement. Cet « état de fluidité » décrit par Csikszentmihalyi se retrouve généralement dans l'engagement dans les pratiques *slow*. C'est présentement ce dont témoigne David Le Breton à propos de la marche :

« Ces dix dernières années, passées comme en un souffle, la marche n'a cessé de prendre de l'ampleur, de toucher une population grandissante. Désormais, sur les sentiers, il est courant de croiser d'autres randonneurs partis pour la journée ou pour une balade de quelques heures. [...] la jubilation de marcher [...] La marche est le lieu d'une éthique élémentaire à hauteur d'homme. Des hommes et des femmes se croisent et sont d'emblée dans une reconnaissance essentielle les uns des autres [...] Emprunter les chemins de traverse revient à laisser derrière soi un monde de compétition, de mépris, de désengagement, de vitesse, de communication au profit d'un monde de l'amitié, de la parole de la solidarité. Retour aux sources d'une commune humanité où l'autre n'est plus un adversaire mais un homme ou une femme dont on se sent solidaire. »¹¹

Au travers des loisirs sportifs comme l'observation aviaire, le canoé, les promenades urbano-fluviales, le stand-up paddle, cela augure d'une nouvelle forme d'habitabilité récréative empreinte de dépaysement et de tranquillité.

Mais cette logique du *flow* n'est pas suffisante car elle peut aussi se retrouver dans les activités sportives et récréatives liées à la vitesse. Si le *flow* est une des caractéristiques de la lenteur sportive, c'est indubitablement dans sa combinaison avec d'autres caractéristiques telle que l'expérience kinesthésique du paysage, la résonance ou encore l'écophilosophie.

Une logique de distraction

La distraction doit ici être entendue au sens où l'évoquent Gaston Bachelard ou Marina Van Zuylen¹² non comme une oisiveté paresseuse ou une léthargie empreinte de passivité mais comme une flânerie vagabonde, une capacité à s'extraire du monde pour se régénérer, une disponibilité pour s'émerveiller de ce qui entoure, une forme de rêve éveillé qui permet de rehausser les couleurs du monde et d'être en plus grande communion avec ce dernier. Pierre Sansot, dans *Du bon usage de la lenteur*, nous avertissait déjà de l'urgence d'attendre « parce que nous n'avons rien d'autre à faire, [...] pour donner de la noblesse à certains de nos actes, pour faire reculer l'horizon de notre avenir, pour déjà présumer de l'objet convoité »¹³. C'est ce dont nous entretenons plusieurs recherches¹⁴ sur le renouveau des activités aquatiques périurbaines, la reconquête et le ré-ensauvagement des fleuves urbains. Au travers des loisirs sportifs comme l'observation aviaire, le canoé, les promenades urbano-fluviales, le stand-up paddle, cela augure d'une nouvelle forme d'habitabilité récréative empreinte de dépaysement et de tranquillité. C'est encore ce dont nous renseignent les travaux portant sur les « activités récréatives en nature à contre-temps »¹⁵ qui traduisent cette transition à l'œuvre et invitent à ralentir au nom de la défense de valeurs environnementales et éthiques (considération de la nature, qualité et intensité des interactions humaines, sensibilité aux cultures de l'Autre, respect de soi, bien-être, santé perceptuelle, engagement citoyen).

Une expérience kinesthésique et un savoir sensible du paysage naturel

L'expérience kinesthésique est au cœur de ces activités ludiques et sportives *slow* dans la mesure où « le rapport à la nature comme expérience individuelle, corporelle, sensorielle, voire spirituelle, centrée sur le soi ou l'entre-soi, n'est pas socialement indéterminé [...] », l'usage récréatif du milieu – urbain, montagnard, campagnard, désertique, aquatique – est aussi totalement « [...] le vecteur de sensations multiples, le médium de la relation à la nature »¹⁶. En effet, une des caractéristiques de ces pratiques du *slow* réside dans le fait qu'elles s'inscrivent dans des lieux ou nouveaux, ou nouvellement mobilisés par la pratique sportive, ludique ou récréative, ou alors dont les usages sont renouvelés. Il ne saurait, en effet, être négligé que les lieux ne nous sont pas indifférents et la qualité de l'expérience corporelle passe par l'intensité de l'interaction avec l'environnement. Ce que ces lieux ont et sont en propre, ce qu'ils inspirent en nous, tout cela permet d'expérimenter autre chose de nous-mêmes. C'est ce qui nous est montré dans les pratiques de parkour où les traceurs ont un rapport de communion, de respect et de discrétion avec les espaces qu'ils traversent (friches, espaces publics, etc.), tout autant qu'ils sont attentifs aux autres acteurs de l'urbain qu'ils y côtoient¹⁷. Par ailleurs, ainsi que le montrent certaines recherches sur les pratiques *slow* en montagne périurbaine, ces « sports de pleine nature peuvent être également perçus comme une façon spécifique et toute contemporaine de faire l'expérience de la nature »¹⁸, d'éprouver, par tous les sens, une relation à l'environnement qui est en quelque sorte « incorporé » par le pratiquant, de tester une expérience sensible de la *wilderness* comme un possible rempart contre la pollution, la modernité urbaine et industrielle ou la société du trop-plein¹⁹.

La logique de résonance

L'expérience de « résonance » s'épuise dans l'acceptation que lui donne Hartmut Rosa²⁰. Elle souligne une relation fonctionnant à double sens, une façon de s'adresser au monde

et d'être adressé par ce dernier, une opportunité écologique de rapports plus harmonieux et plus sensibles entre la personne, l'activité qu'il entreprend et l'environnement – naturel et culturel – dans lequel elle se déploie. Dans les activités récréatives liées à la culture zen (yoga, Pilates, tai-chi), la qualité de l'expérience passe par ce dialogue entre le pratiquant et ce qui l'entoure²¹. Dans des pratiques *slow* urbaines²² ou montagnardes²³, se crée un espace fusionnel et sensible entre homme et milieu s'offrant réciproquement l'un à l'autre²⁴. Nous retrouvons également cette logique dans les pratiques de tourisme sportif handisport²⁵ où, à l'instar du tourisme contemplatif d'aventure, les opérateurs comme les participants cherchent à instaurer « une sensorialité intimiste avec la nature et la culture »²⁶ et à (re)connecter les personnes avec leur environnement humain, social et naturel se rapprochant ainsi de préoccupations éthiques, humanistes et environnementales contemporaines, s'apparentant clairement au mouvement *slow*²⁷.

La logique écosophique

Cette dimension écosophique des activités récréatives *slow* se comprend d'abord dans le sens que lui avait donné Félix Guattari dans *Les trois écologies*²⁸. En effet, en enquêtant ces pratiquants *via* leurs agirs et leurs discours, nous observons assez largement une volonté de rupture, fut-elle possiblement temporaire ou transitoire, avec la logique d'accélération²⁹ et de compétitivité propre au système des sports et à la société occidentale contemporaine. Leurs réflexions sur leurs actions révèlent une combinaison entre une première écologie qui questionne la qualité du rapport de l'homme et de la société à la nature et à l'environnement, une deuxième qui concerne le « *socius* » et les réalités économiques et sociales, une troisième qui se rapporte à la psyché et à la génération de la subjectivité individuelle³⁰.

Cette logique écologique du *slow* n'est cependant pas seulement un discours théorique mais elle s'engage en actes et au quotidien, ici par ces pratiques récréatives et ludiques³¹. Nous pouvons d'ailleurs rencontrer cela dans le cadre de pratiques de ce que Matthieu Quidu dénomme des « *sobriétés sportives choisies* » où « *contre les activités polluantes et contre cette marque du néolibéralisme dans le sport qui enjoint à pousser le corps à bout, certaines pratiques sportives revendiquent explicitement un équipement minimal pour la marche, la course ou le conditionnement physique [...] en appel[ant] à de nombreuses justifications : soin du corps et de l'âme en privilégiant la maîtrise d'une compétence ciblée, volonté de rapprocher le corps de dispositions les plus "naturelles", politisation de la pratique sportive* »³².

Cette logique écologique
du *slow* n'est cependant
pas seulement un discours
théorique mais elle s'engage
en actes et au quotidien,
ici par ces pratiques récréatives
et ludiques.

Comme le montre le travail engagé autour de Bernard Andrieu, de nombreuses activités telles que, par exemple, l'éveil corporel, la vie en plein air, le yoga, le taï-chi, sont des activités ludiques à caractère non compétitif qui aspirent, par l'action à un niveau micro, à transformer le monde, car « *pour sentir différemment son environnement, il faut consentir à se détourner de ses routines pour faire émerger d'autres modes d'existence, de déplacement et de relation [...] Prendre soin de soi, des autres et de la nature est une même éthique concrète : l'écologie corporelle est une pratique de soi qui prend soin des autres.* »³³

Éthique de la responsabilité et itération pour saisir la lenteur comme hétérotopie

Si l'on veut bien souscrire au développement de pratiques sportives, ludiques et récréatives qui cultivent ces caractéristiques, il faut inscrire le fait social observé dans une éthique de la responsabilité, considérer qu'il déploie sa valeur et sa force par sa capacité itérative et, enfin, l'intégrer en tant qu'il traduit une transformation en profondeur de la logique interne des dites pratiques mais que cette transformation fonctionne selon des principes hétérotopiques.

L'identité narrative pour bâtir une éthique de la responsabilité

Nous devons d'abord comprendre ce qui se joue derrière ces pratiques en plein développement comme le renouveau d'une attention à l'« *identité narrative* »³⁴ des personnes dont les principes de gouvernement de soi et de son rapport à autrui, à l'environnement et au monde reposent sur l'expression d'une « *éthique de la responsabilité* » au sens où l'entend Emmanuel Lévinas³⁵.

Tout d'abord, il convient de montrer que les personnes qui s'engagent dans ce type d'activités ne le font pas « *comme cela* » ou par inadvertance. En effet, il y a un engagement conscient et réfléchi de ces individus en tant qu'ils inscrivent cet investissement dans ces loisirs et sports *slow* dans le cadre d'un discours construit et d'abord d'un discours autoconstruit qui traduit leur capacité à se raconter une histoire à soi-même et sur soi-même. Cette « *identité narrative* » doit être comprise comme une « *sorte d'identité à laquelle un être humain accède grâce à la médiation de la fonction narrative [...] La constitution de l'identité narrative, soit d'une personne individuelle, soit d'une communauté historique, [est] le lieu recherché de cette fusion entre histoire et fiction* »³⁶ en ce qu'elle permet à chacun de produire un récit sur lui-même et de l'articuler avec celui de son environnement, par exemple en reliant

les temporalités et les finalités du récit personnel avec celles de la société ou du groupe social d'appartenance (ou d'aspiration). Ainsi, par exemple, les marcheurs sahariens rencontrés articulaient leurs comportements de déprise et de relâchement *in situ* avec leur inscription personnelle dans un discours de transformation de leurs rythmes de vie et de rupture avec la logique stressante « métro-boulot-dodo » des sociétés occidentales hyperdéveloppées³⁷.

Cette mise en concordance et en intelligibilité réciproque des actes et des paroles doit également se comprendre en lien avec le développement d'une éthique relationnelle de la responsabilité, c'est-à-dire par une attention aux moyens et à leur efficacité dans l'atteinte d'un but. Mais, « *c'est une responsabilité qui va au-delà de ce que je fais. D'habitude, on est responsable de ce qu'on a fait soi-même* »³⁸ alors qu'ici il s'agit d'une responsabilité qui dépasse l'horizon de l'intention et de l'action. « *En faisant ce que j'ai voulu faire j'ai fait mille choses que je n'ai pas voulues. L'acte n'a pas été pur, j'ai laissé des traces. En essayant ces traces, j'en ai laissé d'autres... Nous sommes ainsi responsables au-delà de nos intentions.* »³⁹ C'est, par exemple, la question de l'engagement logique dans ces nouvelles pratiques *slow* au nom du développement durable et du devoir de laisser une terre vivable aux générations futures qui est ici à intégrer.

Une capacité itérative qui renforce le mouvement

Cette éthique de la responsabilité vis-à-vis de soi-même mais aussi d'un autrui généralisé (les autres individus et sociétés, l'environnement, les générations futures, etc.) structure assez largement le discours et les pratiques des personnes engagées dans ces pratiques récréatives, sportives et ludiques de lenteur. Mais parce que « *les transformations dans l'interprétation de l'action [...] accompagnent chaque fois, justifient ou appellent, des transformations institutionnelles* »⁴⁰, les activités doivent être répétées

et, en quelque sorte, prototyper afin d'améliorer continuellement leurs résultats en tenant compte du *feedback* des parties prenantes et des expériences passées. À l'instar de ce que l'on rencontre dans beaucoup d'innovations en particulier dans le champ de la récréation et des sports⁴¹, ce processus itératif apparaît alors comme une condition indispensable de renforcement de l'efficacité de l'engagement dans l'activité *slow* et de sa déclinaison possible dans d'autres activités ou vers d'autres personnes. Les travaux de Marie-Luce Gélard sur les bains de sable dans le Tafilalt (Maroc)⁴² expliquent ainsi que la répétition des pratiques d'immersion des corps en contexte saharien permet d'entrer plus intensément et sincèrement dans l'expérience corporelle et d'engager davantage des formes de médiation du/avec le patrimoine environnemental et les autochtones. Par ailleurs, ainsi qu'en témoignent les recherches de Frédéric Guyon ou de Pascale Marcotte sur les pratiques récréatives en forêt – sylvothérapie, itinérance sylvestre, mycotourisme⁴³ –, c'est d'abord la régularité des pratiques qui encourage la prise de conscience des bienfaits de la pratique à la fois pour soi, pour autrui et pour l'environnement, c'est encore l'engagement réitéré dans ce type d'activités *slow* qui incite à se lancer dans d'autres activités plus ou moins proches mais déclinant des perspectives ontologiques, éthiques et/ou politiques similaires.

Un fonctionnement selon des principes hétérotopiques

Finalement, ce que nous enseignent ces pratiques ludiques, récréatives et sportives de nature, c'est leur fonctionnement selon des principes hétérotopiques. Michel Foucault⁴⁴ proposait le terme d'« *hétérotopie* » pour réfléchir à des espaces « *absolument différents* » – ou des « *contre-espaces* » qu'ils soient initiatiques, marginaux, alternatifs, transgressifs, stimulants ou précaires, « *des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement*

localisables»⁴⁵ (Foucault 1994 : 755). Il explicitait ainsi l'existence de lieux en train de se faire ou de se réaliser mais situés, pour l'heure, en situation de décalage, marge, alternative ou périphérie par rapport à des centralités existantes. Il nous apparaît que les pratiques récréatives, sportives et ludiques inscrites dans la logique du *slow* sont dans une situation parfaitement similaire à l'égard des pratiques fédérales instituées et des pratiques olympiques qui sont encore largement au centre de la culture sportive dominante. Mais, cette situation hétérotopique est aussi parfaitement cohérente avec l'hypothèse de transition évoquée précédemment.

« *L'hétérotopie comme lieu autre autorise la recherche d'espaces proprement transitionnels dont il importe d'interroger les formes tout autant que les projets qui pourraient s'y incarner. L'hétérotopie,*

contrairement à l'utopie ("emplacement sans lieu réel", dit Foucault), se donne comme lieu réel ou "contre-emplacement", qui offre sa matérialité et peut possiblement à travers sa valeur contestataire s'avérer tout à la fois transgressive et jouissive. »⁴⁶

Ainsi, les activités qui s'inscrivent dans la mouvance du *slow* traduisent-elles une phase de transition largement amorcée avec un modèle sportif fédéral et olympique encore culturellement dominant mais de moins en moins majoritaire dans les pratiques et des modèles hétérotopiques, encore marginaux mais de moins en moins, qui s'envisagent comme alternatives et aspirent à renouveler l'ordre social, moral et politique des sociétés occidentales pour lui substituer des valeurs plus respectueuses d'une relation de mutualité et de bénéfique réciproque entre la société, l'environnement et l'homme.

Biographie: Christophe Gibout est sociologue, professeur des Universités en aménagement et urbanisme à l'Université du Littoral – Côte d'Opale (ULCO) où il dirige l'Institut de recherche et d'enseignement en tourisme (InREnT). Il est également codirecteur du laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES, ULR 4477, ULille – ULCO) et responsable du Comité de recherche « sociologie du sport » à l'Association internationale des sociologues de langue française (AISLF). Ses recherches actuelles portent sur les usages récréatifs de l'espace public et les enjeux des interactions entre homme et environnements (nature, urbanité, société).

Mots-clés: lenteur, slow sport, valeurs, traits culturels, hétérotopie.

Abstract: This article examines the development of sporting, playful, physical and recreational activities that follow a logic of slowness, or at least slowing down. After situating it historically, it proposes, with illustrations suggesting the diversity of activities conquered by this movement, an effort at a common characterization of the 5 major internal logics of these activities (flow, distraction, landscape kinesthetics, resonance and ecosophy). Third, it explains to what extent this « sporting slowness », as a societal groundswell (iteration and ethical responsibility), can be seen as a heterotopia aspiring to renew the order of things.

Keywords: slowness, slow sport, values, cultural traits, heterotopia.

Notes

- ¹ BEN JELLOUN Tahar, *Poèmes Peintures*, Paris, Gallimard, 2015.
- ² GIBOUT Christophe, « Saharan Recreation: From a Transformation of Bodily Experiences to a Transformation of Cultural Representations », *Sport, Ethics and Philosophy* 16-2, 2022, pp. 193-206.
- ³ CAILLOIS Roger, *Cases d'un échiquier*, Paris, Gallimard, 1970, pp. 23-27.
- ⁴ ATTALI Michaël, « Le sport. Un système de valeurs au service d'une utopie? », *Les Cahiers de la Justice* 1-1, 2024, pp. 31-44.
- ⁵ DELÉAGE Estelle, SABIN Guillaume (dir.), « Résister à l'ère du temps accéléré », *Écologie & Politique* 48, 2014, pp. 13-124.
- ⁶ LEBRETON Florian, GIBOUT Christophe, ANDRIEU Bernard (dir.), *Vivre slow. Enjeux et perspectives pour une transition corporelle, récréative et touristique*, Nancy, Presses universitaires de Nancy; Éditions universitaires de Lorraine, 2020.
- ⁷ TRAKAKIS Nick N., « Slow philosophy », *The Heythrop Journal* 59-2, 2018, pp. 221-239.
- ⁸ ROSA Hartmut, *Weltbeziehungen im Zeitalter der Beschleunigung: Umriss einer neuen Gesellschaftskritik*, Berlin, Suhrkamp Verlag, 2010.
- ⁹ LEBRETON Florian, GIBOUT Christophe, ANDRIEU Bernard (dir.), *Vivre slow...*, p. 423.
- ¹⁰ CSÍKSZENTMIHÁLYI Mihály, *Beyond Boredom and Anxiety: Experiencing Flow in Work and Play*, New York, Jossey-Bass Publishers, 1975.
- ¹¹ LE BRETON David, *Marcher. Éloge des chemins de la lenteur*, Paris, Métailié, 2012, pp. 15-17.
- ¹² BACHELARD Gaston, *Le droit de rêver*, Paris, PUF, 1970; VAN ZUYLEN Marina, *L'Art d'être distrait*, Paris, Flammarion, 2024.
- ¹³ SANSOT Pierre, *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 2000.
- ¹⁴ MACHEMEHL Charly, SIROST Olivier, DUCROTOY Jean-Paul (eds), *Reclaiming and Rewilding River Cities for Outdoor Recreation*, Londres, Springer, 2021.
- ¹⁵ LEBRETON Florian, « Des pratiques récréatives en nature à contre-temps », *Nature & Récréation* 7, 2019, pp. 17-19.
- ¹⁶ KRIEGER Sarah-Jane, DELDRÈVE Valérie, LEWIS Nathalie, « Écologisation des loisirs de nature, entre ensauvagement et domestication », *Loisir et Société* 40-1, 2017, pp. 30-31.
- ¹⁷ LESNÉ Robin, « La ville récréative. Ce que la récréativité fait à l'urbanité: réflexion à partir des pratiques du parkour et de l'urbex », *Nature & Récréation* 14, 2023, pp. 95-99.
- ¹⁸ NIEL Aurélien, SIROST Olivier, « Pratiques sportives et mises en paysage (Alpes, Calanques marseillaises) », *Études rurales* 181, 2008, p. 181.
- ¹⁹ CRONON William, « Le problème de la wilderness, ou le retour vers une mauvaise nature », *Écologie & politique* 38, 2009, pp. 173-199.
- ²⁰ ROSA Hartmut, *Resonanz: Eine Soziologie der Weltbeziehung*, Berlin, Suhrkamp Verlag, 2016.
- ²¹ MARTÍNKOVÁ Irena, PARRY Jim, « Zen and Sports: Focusing on the Quality of Experiencing », in: PARRY Jim, NESTI Mark, WATSON Nick (dir.), *Theology, Ethics and Transcendence in Sport*, New York, Routledge, 2011, pp. 211-222.
- ²² RIFFAUD Thomas, *L'espace public artisanal*, Grenoble, Elya Éditions, 2021.
- ²³ CORNELOUP Jean, *La montagne récréative. Une transition en chemin*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2023.
- ²⁴ ANDRIEU Bernard, SIROST Olivier, « Introduction l'écologie corporelle », *Sociétés* 125-3, 2014, pp. 5-10.
- ²⁵ PERERA Éric, THALER Roland, GALY André, « Les valeurs écoresponsables des expéditions en fauteuil tout terrain, un moyen de renforcer la mise en scène de la différence handi-capable », *Staps* 132-2, 2021, pp. 27-38.
- ²⁶ BOURDEAU Philippe, « Tourisme d'aventure: la traversée des apparences », *Téoros* 13-3, 1994, p. 10.
- ²⁷ LEBRETON Florian, GIBOUT Christophe, ANDRIEU Bernard (dir.), *Vivre slow...*; LEBRETON Florian, « Des pratiques récréatives... »; TRAKAKIS Nick N., « Slow philosophy... ».
- ²⁸ GUATTARI Félix, *Les trois écologies*, Paris, Éditions Galilée, 1989.
- ²⁹ ROSA Hartmut, *Weltbeziehungen...*
- ³⁰ GIBOUT Christophe, « Saharan Recreation... », pp. 200-205.
- ³¹ ANDRIEU Bernard, SIROST Olivier, « Introduction... », p. 6.
- ³² QUIDU Matthieu, « Sobriétés sportives choisies », AOC, mardi 24 janvier 2023, en ligne: <https://aoc.media/analyse/2023/01/23/sobrietes-sportives-choisies/>
- ³³ ANDRIEU Bernard, « Écologie corporelle », in: ANDRIEU Bernard, BOËTSCH Gilles (dir.), *Les mots de demain. Un dictionnaire des combats d'aujourd'hui*, Paris, Atlante, 2024, p. 183.
- ³⁴ RICOEUR Paul, « L'identité narrative », *Esprit* 140/141-7/8, 1988, pp. 295-304.
- ³⁵ LÉVINAS Emmanuel, *Éthique et Infini*, Paris, Fayard, 1982; LÉVINAS Emmanuel, *L'intrigue de l'infini*, Paris, Flammarion, 1994.
- ³⁶ RICOEUR Paul, « L'identité narrative... », p. 295.
- ³⁷ GIBOUT Christophe, « Le Sahara marocain: une nouvelle frontière pour le tourisme sportif de bien-être », *Téoros* 40-1, 2021, en ligne: <http://journals.openedition.org/teoros/9653>
- ³⁸ LÉVINAS Emmanuel, *Éthique et Infini...*, p. 102.
- ³⁹ LÉVINAS Emmanuel, *L'intrigue de l'infini...*, p. 124.

- ⁴⁰ GÉNARD Jean-Louis, *La grammaire de la responsabilité*, Paris, Cerf, 1999, p. 26.
- ⁴¹ GIBOUT Christophe, « Rapide généalogie du concept d'innovation appliqué à l'objet touristique », in: HERBERT Vincent (dir.), *Tourisme et Territoires. Espaces d'innovations*, Berne, Peter Lang, 2021, pp. 33-51; SOULÉ Bastien, HALLÉ Julie, VIGNAL Bénédicte, BOUTROY Eric, NIER Olivier, *L'innovation dans le sport. Trajectoires d'innovation et optimisation des processus*, Londres, ISTE Éditions, 2021.
- ⁴² GÉLARD Marie-Luce, « Les nouvelles formes de médiation du patrimoine environnemental en contexte saharien. Les "bains de sable" ou l'immersion climatique », *Ethnologies* 38 (1-2), 2016, pp. 171-193.
- ⁴³ GUYON Frédéric, « Les itinérances sylvestres montagnardes: des égarements pour parfaire son corps capacitaire », *Revue de géographie alpine* 108-3, 2020, en ligne : <http://journals.openedition.org/rga/7732>; MARCOTTE Pascale, « Du mycotourisme et d'autres pratiques ludiques et gourmandes en forêt au Québec », in: GIBOUT Christophe (dir.), *Activités sportives, récréatives et ludiques & Développement des territoires*, Paris, Édilivre, 2017, pp. 123-145.
- ⁴⁴ FOUCAULT Michel, *Le corps utopique. Les hétérotopies*, Paris, Éditions Lignes, 2019.
- ⁴⁵ FOUCAULT Michel, « Des espaces autres », in: *Dits et écrits 1954-1988, vol. 4 (1980-1988)*, Paris, Gallimard, 1994, p. 755.
- ⁴⁶ BESSON Agnès, « Dynamique transitionnelle de l'espace hétérotopique: configurer, reconfigurer espaces et contre-espaces », in: SOUMAGNE Jean (dir.), *Mondes réels, mondes virtuels*, Paris, Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2021, en ligne : <https://doi.org/10.4000/books.cths.15880>

LUTTER POUR CE QUI COMPTE: CONFLITS DE RÉGIMES DE TEMPORALITÉ DANS DES CLUBS DE TWIRLING BÂTON EN SUISSE

DOMINIQUE MALATESTA

Haute École de travail social
et de la santé de Lausanne

CHRISTOPHE JACCOUD

Université de Neuchâtel

Résumé : Dans cette contribution, nous nous intéressons à des clubs de twirling bâton qui se caractérisent par une socialité constitutive d'une « forme de vie » spécifique. Celle-ci s'est trouvée menacée par les exigences d'une sportivisation de la pratique dictée par le volontarisme de la Fédération de tutelle décidée à constituer une élite. Les protestations exprimées par les clubs montrent leur attachement à une pratique du sport orientée par une logique de *care* visant à protéger les vulnérabilités et les identités singulières d'athlètes qui sont majoritairement de jeunes filles. La question du conflit entre deux types de temporalité, sportive et humaine, s'est alors posée de façon brutale.

Introduction

Cette contribution est consacrée à des clubs de twirling bâton, une discipline sportive presque exclusivement féminine qui est issue de la pratique des majorettes et qui partage des traits communs avec la gymnastique rythmique. Il existe une dizaine de clubs en Suisse regroupés dans une fédération créée en 1972. Tous sont engagés dans des compétitions nationales et internationales, malgré leur faible nombre et leur peu de ressources.

Les liens qui se nouent dans les clubs à travers les pratiques d'entraînement, les modalités d'accueil et les objectifs de compétition, mettent au jour des aspirations et des convictions sur ce que doit signifier une bonne vie sportive. Une décision, intervenue en 2020, de la Fédération

de tutelle visant l'« olympisation » du twirling bâton, c'est-à-dire sa conformation à des objectifs dictés par des exigences de compétition et de performance, a fait naître, au sein des clubs, la crainte d'une modification des critères d'accès aux compétitions nationales, en réservant les places aux athlètes ayant réussi préalablement des épreuves techniques. Les réactions qui s'en sont suivies témoignent d'une volonté des clubs tout à la fois d'énoncer et de revendiquer une autre « forme de vie » sportive à laquelle athlètes, responsables et accompagnant-e-s ont montré leur attachement et qu'elle valait mobilisation.

Cette contestation, si elle paraît de prime abord avoir revêtu les traits d'un différend portant sur les représentations de la performance sportive, en cache un autre. Nous faisons en effet l'hypothèse

que cette controverse concerne de fait une question de *régime de temporalité*. D'un côté, la temporalité de la vie de petits clubs, attachés à une conception de la pratique sportive tournée vers le plaisir et vers des motivations à faire communauté, c'est-à-dire à privilégier l'échange, l'ouverture à l'autre et l'attention portée à chacune. D'un autre côté, la temporalité de l'institution sportive, allure de vie strictement réglée au service d'une productivité de la performance tissée par un ensemble de contraintes et d'étapes qui balisent strictement le rythme des acquisitions techniques.

Au travers de la mobilisation des clubs et des réponses qu'ils ont apportées pour contenir l'impact d'extériorités jugées menaçantes susceptibles de désagréger un régime relationnel attentif à la bienveillance et aux attachements, nous proposons une analyse de la réception d'une *vitesse* sportive hétéronome dans des collectifs qui, s'ils sont de fait dédiés à la pratique sportive et à ses exigences, n'en sont pas moins attentifs à éviter les exclusions et les discriminations qui se déduisent de l'excellence sportive.

Nous abordons ici deux questions. En premier lieu, à quelles conditions des clubs de sport peuvent constituer des espaces d'hospitalité qui offrent un climat propice à des engagements durables, davantage fondés sur la fabrication de sentiments positifs et la protection des existences que sur les modalités d'accomplissement d'une pratique d'élite.

En second lieu, comment des clubs sportifs, conceptuellement appréhendés en tant que « formes de vie »¹, c'est-à-dire comme des configurations dans lesquelles des sujets agencent une certaine idée du vivre ensemble, ont surmonté des épreuves – ici la production d'une excellence sportive, qui se caractérise par l'accélération des parcours – qu'ils estimaient de fait dommageables à la conception de ce que doit être une relation sportive engageante pour des enfants et leur entourage.

Les données ont été collectées, sur une période de trois ans, dans six clubs de Suisse romande².

Trois méthodes ethnographiques propres à une approche compréhensive³ ont été mobilisées : 1) une observation *in situ* itérative des entraînements, des compétitions, des déplacements et des manifestations festives ; 2) une analyse de documents tels que des textes réglementaires, des articles de presse, des archives et des sites web ; 3) des entretiens, régulièrement effectués, collectifs et individuels, avec les jeunes athlètes, avec des monitrices, des responsables de clubs, des membres de la Fédération et des familles⁴.

Après une présentation du twirling bâton et un développement du cadre conceptuel adossé à la sociologie pragmatique, nous aborderons l'événement qui a déclenché une mobilisation des clubs, une *enquête*, et en analyserons les tenants et les aboutissants.

Le twirling bâton : un sport de faible publicité mais de fort engagement

Le twirling bâton est une discipline qui combine gymnastique, danse et maniement du bâton. Elle voit les athlètes se produire lors de compétitions, principalement sur des musiques chorégraphiées. Discipline minoritaire en Suisse, où l'on compte à peine une dizaine de clubs⁵ affiliés à la Fédération suisse de twirling bâton⁶ pour environ trois cents athlètes, le twirling bâton se décrit souvent par analogie avec la gymnastique rythmique (GR ou GRS) tout en s'en démarquant par l'usage d'un seul instrument – le bâton – et par le recours à une plus grande variété de figures d'acrobatie.

Le twirling bâton est un sport qui accueille des jeunes filles dont l'âge s'échelonne entre cinq et vingt ans environ. La filiation historique avec les majorettes s'incarne en particulier dans l'attachement à des modèles de présentation de soi, des mises en jeu corporelles et une stylisation des apparences (esthétique vestimentaire, styles musicaux, gestuelle, maquillage...) évocateurs d'un marquage populaire – recoupé d'ailleurs par les coordonnées socio-économiques

des pratiquantes – et d'un ordre de genre conventionnel.

Les clubs se distinguent encore par le fait qu'ils s'organisent autour d'un principe de proximité qui se décline avec les familles et des soutiens financiers et logistiques provenant des communes. Chaque club, dont le nombre de membres excède rarement une trentaine d'athlètes, s'organise autour d'un puissant *commun*, lui conférant un caractère de « petite société »⁷. Prédomine en effet ici un mode de relations fondé sur l'interconnaissance, jeunes sportives et encadrantes partageant souvent des liens de famille ou de voisinage. La place des femmes dans l'organisation et la pérennité de l'activité, mais aussi l'attachement à des valeurs d'attention et de ménagement des personnes, relèvent clairement d'une éthique du *care*⁸.

Si la pratique du twirling bâton présente les traits d'une discipline de faible publicité, peu dotée en termes de prestige et de reconnaissance, les clubs qui l'accueillent n'en constituent pas moins des contextes qui favorisent des adhésions pérennes, des engagements durables⁹, des régimes de fidélité et, plus largement encore, des *enthousiasmes*, auxquels s'ajoute la participation aux compétitions européennes et mondiales.

Cadre conceptuel

Le dispositif théorique auquel nous recourons comprend principalement deux dimensions d'analyse : la *forme de vie* qui caractérise ces petites associations et la *temporalité* ou vitesse sportive, rapportée ici à un ensemble de contraintes temporelles qui impactent les vies personnelles comme la vie de groupe, et que nous articulons pour rendre compte précisément d'une situation de lutte.

Tant l'organisation que le fonctionnement de ces petits clubs nous ont amenées, en effet, à les aborder comme relevant d'une *forme de vie*, soit un mode propre d'agencement des relations entre les personnes, de conceptions de soi et des autres et d'une certaine idée de la vie collective.

Une notion qui renvoie ainsi aux façons qu'ont les sujets d'habiter – à travers des « *façons d'être [...], des gestes, des rythmes* »¹⁰ – un réel auquel on accorde de la valeur. Elle mérite à ce titre un « *travail de maintien* »¹¹, c'est-à-dire un travail de soin, d'entretien et de défense. Dans cette perspective théorique, la pratique organisée d'un sport n'est donc pas strictement définie par une institution prescriptive de règles, elle s'avère aussi constitutive d'une action sur la vie collective ; au quotidien, mais également dans les moments de rupture et de discontinuité. Tout particulièrement quand le cours de cette vie est troublé par des changements inattendus qui conduisent à la perturbation des expériences, ainsi qu'à la remise en question d'un type d'engagement.

Nous choisissons de mettre en exergue ici une séquence spécifique, marquée par la volonté de la Fédération suisse de twirling bâton d'olympiser l'activité par le renforcement de la sélection, et ceci sur la base d'un durcissement de l'accès aux compétitions, accès dès lors défini par les seuls critères de la performance technique.

À ce propos, la littérature du domaine a bien documenté comment l'institution sportive déploie des politiques des corps inspirées d'une axiomatique du contrôle, au travers de laquelle les individus apprennent à se former et à conquérir des statuts à l'intérieur de procédures qui les spécifient comme membres d'un système uniforme. On peut mentionner aussi un strict réglage temporel des existences que l'on peut décrire comme une accélération et une densification accaparante des épisodes d'action et des épreuves successives qui balisent une trajectoire sportive. Un tel régime laisse dès lors peu de place aux autres formes de vie, en particulier celles formées dans les mondes vécus.

Le mouvement de contestation que les clubs ont déclenché en réaction à cette fermeture des compétitions est assimilable à une *enquête*, telle qu'elle a été définie par le philosophe américain John Dewey. Dans son ouvrage intitulé *La Théorie de l'enquête*, celui-ci la décrit dans les termes

d'une démarche d'observation, de compréhension et de rectification des faits, en vue de transformer, selon la formule bien connue, « une situation indéterminée en une situation déterminée »¹².

Plus précisément, trois dimensions composent la logique de l'enquête : 1) son caractère instrumental, qui fait de l'enquête « une méthode dont disposent les hommes pour restaurer le continuum de leur expérience quand celui-ci est interrompu »¹³ ; 2) le fait que les problèmes ou désordres qui président à sa mise en œuvre sont « un vecteur d'expérience, parce qu'ils constituent une incitation à l'enquête »¹⁴ ; 3) l'enquête est porteuse d'exigences démocratiques dès lors qu'elle est au principe de la construction de jugements.

C'est ainsi que l'enquête que nous décrivons ici, outre qu'elle a signifié une mise en débat des fins et des valeurs d'une activité sportive, a conduit à dire l'attachement à une forme de vie et à des habitudes d'action. Une forme de vie dont l'affirmation comme la défense constituent des épreuves par lesquelles des individus ordinaires sont amenés à interroger et remettre en question les hiérarchies, les assignations et les classements négatifs.

L'injonction à l'olympisation

L'investigation menée dans les clubs révèle deux réalités complémentaires. Première réalité : la force cohésive d'un régime relationnel construit sur la familiarité et sur l'attention à l'autre. Se toucher, s'embrasser, s'étreindre, se consoler ou encore parler de l'école et des petites stridences de la vie de tous les jours : telle est la socialité qui domine à l'intérieur de ces collectifs, protecteurs des existences et organisés selon des règles et des intensités qui valorisent l'amitié et l'inclination à vivre des expériences corporelles agréables¹⁵.

D'ailleurs on aime à dire que les athlètes s'engagent comme monitrices « pour ne pas quitter le twirling d'un coup ».

« Je reste dans le club parce que j'aime ça. Quand j'étais à l'étranger, c'était horrible, ça me manquait trop. J'aime

venir ici, j'aime venir à la salle, j'aime apprendre des choses aux filles, voir qu'elles ont du plaisir à faire et à apprendre, les voir évoluer, les faire évoluer. Je trouve ça cool. »

Deuxième réalité : le constat avéré d'une adhésion consentie à l'acquisition d'une compétence sportive spécialisée, tissée d'épreuves, de seuils de progression, de « passages » légitimant une pratique disciplinaire reconnue comme exigeante et, plus encore, comme authentiquement sportive. C'est une telle relation à l'institution sportive qui est d'ailleurs explicitement valorisée par les adhérentes aux clubs.

« On dit que c'est un sport "presque d'élite", dit en souriant une responsable. Il faut une certaine rigueur, et si tu veux que ça marche il faut travailler. »

Toutefois, si ces organisations proposent sans ambiguïté une activité porteuse de ressources et de dévolution de capacités techniques et physiques, le consentement aux normes de l'excellence sportive ne constitue pas l'unique bien à réaliser. Et en particulier quand ces normes contreviennent à des expériences et à des affects proprement constitutifs d'un être-ensemble.

« Bien sûr, on essaie de garder le niveau des filles, on essaie de les faire progresser encore plus. Mais bon les objectifs... On en parle surtout entre nous au début de la saison, on voit après comment ça se passe. On en parle pas aux filles d'ailleurs. Finalement, parler des objectifs, c'est un peu comme si c'était une manière de réunir les monitrices mais en prenant soin de laisser les filles vivre leur vie. »

De même, l'idée de l'entraînement est le plus souvent associée aux « réelles » capacités des athlètes. Des chorégraphes sont parfois engagés pour des mandats ponctuels, mais cette présence est rarement durable, leurs méthodes ne correspondant pas aux relations nouées entre les monitrices et les enfants. Enfin, nous avons pu constater que les monitrices adaptent par la suite ces chorégraphies aux capacités et aux préférences des filles afin de préparer les compétitions suivantes.

L'activité sportive, telle qu'elle se présente dans ces clubs, entremêlant apprentissages

formels et relations affectives, a été remise en question dès lors que la Fédération de tutelle s'est engagée dans un processus d'élitisation du twirling bâton. On peut décrire celui-là comme une volonté de structurer l'organisation des compétitions sur un mode plus sélectif, en vue d'élever le niveau des athlètes, afin de les voir mieux classées dans les compétitions internationales. Ce changement se retrouve dans plusieurs mesures. Premièrement, la création d'un cadre national consistant en un entraînement supplémentaire et spécifique pour les meilleures athlètes des clubs. Deuxièmement, l'instauration d'une épreuve technique additionnelle conditionnant l'accès au championnat suisse, seule compétition officielle, qui ouvre les portes des championnats internationaux. Dans cette nouvelle formule, ces examens se déroulent sans la présence d'un public ni de celle de leurs monitrices. Les filles se retrouvent alors seules face aux juges.

Il a donc vite été relevé que les rigueurs de l'institution risquaient de produire de l'exclusion, au nom d'un formatage concurrentiel des corps appelés à trier et à sélectionner, emprise menaçante d'exigences techniques qui portaient ombrage à une tradition d'ouverture des clubs tournés vers une pratique devant aussi susciter du plaisir.

L'enquête : de l'indétermination à la détermination

Dans la tradition philosophique du pragmatisme, la théorie de l'enquête développée par John Dewey, avec laquelle le philosophe a cherché à rendre compte de la capacité des individus, non seulement de s'adapter à des environnements changeants mais aussi d'y faire face, se déploie sur deux plans. Premier plan, celui de l'*expérience contrariée* associée à des situations problématiques qui entraînent des discontinuités dans les liens entre un individu, ou un groupe, et leurs environnements. Deuxième plan, celui de la *reconstruction de l'expérience*, c'est-à-dire le rétablissement d'une continuité malmenée impliquant l'identifica-

tion du problème rencontré, sa définition et la mise au jour de solutions pour retrouver un équilibre souhaité¹⁶.

La désignation d'une expérience défectueuse, ainsi que les efforts engagés en vue de retrouver la positivité d'un ancrage dans un contexte d'ouverture et d'accueil, se sont focalisés surtout sur le problème de l'accès à la compétition et partant à la possibilité offerte à chacune de montrer, en même temps que les autres, le résultat du travail et des efforts consentis tout au long de l'année.

L'extrait ci-dessous présente les contours factuels de cette situation indéterminée et des solutions envisagées pour rétablir une nouvelle continuité.

« Ily a deux ans, quand j'ai vu la dérive dans laquelle ils risquaient de partir, j'ai fait une lettre en disant que je ne comprenais pas leur façon de faire, etc. si on élimine la masse, on aura plus de pyramide qui tienne la route. Et ils font tout pour favoriser le haut de la pyramide. Donc dans une des compétitions, j'ai demandé pour qu'on enlève toutes les exigences techniques. Pour laisser le plaisir même à une fille qui a... qui est moins forte, si on peut dire ça comme ça, qu'elle ait le plaisir de présenter un solo. »

On y trouve les éléments qui ont constitué le mouvement de défense d'une manière de transmettre le twirling bâton : à savoir l'incompréhension vis-à-vis d'une décision qui affectait le fonctionnement même des clubs à travers une sélection réglementée par l'institution seule et par la hiérarchisation des entraînements et des lieux.

L'analyse que les clubs, responsables, monitrices et enfants ont produite s'est focalisée sur deux changements : la création d'un cadre national et le contrôle, par la Fédération, de l'accès aux différents championnats qui structurent l'organisation de la pratique.

Le cadre national

La constitution d'un cadre national à des fins d'accroissement des performances sportives, ainsi que le nouvel agenda qu'il a imposé, ont

été mis en œuvre rapidement. Des monitrices ont été sollicitées pour y prodiguer les entraînements et les clubs pour y envoyer les athlètes qui répondaient aux critères de maîtrise technique. Toutefois, cette offre n'a pas été reçue comme si elle participait de l'évolution attendue du twirling bâton, quand bien même elle n'a pas été rejetée.

« Faire partie du cadre c'est exigeant. Quand même, un week-end par mois, il faut faire les déplacements. Il y en a avec l'école qui ont un peu peur. Et puis il faut avoir un coach qui se propose de se déplacer. Moi je sais que je ne peux pas. Mais on leur a dit, si elles veulent y aller on se débrouillera pour que quelqu'un les accompagne. "On fera en sorte que tu aies chaque fois quelqu'un avec toi." Si elles peuvent y aller c'est cool. Si on peut vivre une fois une compétition internationale, c'est une expérience super. »

La critique a porté sur deux aspects en particulier. L'aspect des conditions matérielles de la participation d'abord : en temps ordinaire, seuls les événements de rassemblement général amènent à des déplacements. Cependant, intégrer le cadre national signifie des trajets supplémentaires réguliers pour des entraînements qui s'ajoutent à ceux habituels dans les clubs respectifs. Cette prise sur le temps des athlètes et des monitrices ne va pas de soi et cela vaut enquête. Deuxième aspect, celui de la déconnexion entre cette nouvelle offre et les attentes réelles des athlètes, dont il ressort que le plus grand nombre ne souhaite pas mener un parcours vers l'élite internationale, ni même simplement nationale. En effet, cet engagement sportif supplémentaire est considéré comme « une chose parmi d'autres », l'école demeurant souvent prioritaire, comme les amies ou le temps passé en famille. En d'autres termes, il n'est pas question de remettre en cause son attachement au club et au twirling bâton, mais plutôt de contester un engagement qui ne serait défini que par la « cause sportive ».

Le cadre national est vécu également comme un dispositif de séparation des athlètes par la

distinction qui semble s'opérer entre les membres du cadre national et les autres.

« Avant, il fallait que tu sois dans les 3-4 premières. Puis après, si tu le voulais, tu partais (en compétition internationale). Alors que maintenant c'est toujours les 3-4 premières, mais la sélection est injuste parfois, surtout chez les seniors (à partir de 14 ans) et je suis pas la seule à le penser. Les sélectionnées font toutes partie du cadre. »

Finalement, le cadre national, s'il répond à des besoins d'amélioration de la performance technique pour certaines athlètes, assurément minoritaires, signifie plus sûrement pour la plupart des autres la mise à mal d'un monde fluide et connu, dans lequel les repères familiers – familles, juges, spectateur·trice·s, salles – constituent la trame de l'activité sportive.

Les compétitions

L'horizon des compétitions rythme les saisons et les entraînements, pour chaque club et pour chaque athlète. Que l'on y soit inscrite ou non, que le club y soit représenté ou non. Ces rencontres, qui sont autant d'occasions de se confronter que de se rencontrer, constituent donc d'importants moments ritualisés qui réunissent toute la communauté des pratiquantes, ainsi que leur entourage familial.

La modification des règles d'accès au championnat suisse, désormais plus restrictives, a connu deux conséquences tangibles. En premier lieu, seule une minorité des athlètes s'est révélée éligible au statut de compétitrice de plein exercice. En second lieu, dans un environnement qui valorise l'uniformisation des modelages corporels, des motricités et des habiletés assujetties aux exigences d'une corporalité orientée selon les strictes règles de la performance, les filles ne sont désormais plus jugées que sur des critères hétéronormés, reflétant des pratiques d'entraînement et des objectifs d'apprentissage venant de l'institution sportive. *« Les petites, aujourd'hui, aucune ne veut faire de la compétition (sourires). »*

Ce sont les capacités des unes et des autres souhaitant intégrer le groupe qui sont déterminantes pour la composition chorégraphique et technique, à l'opposé d'une autre méthode qui consiste à sélectionner les filles en évaluant individuellement ce qu'elles sont capables de faire.

Les données rendent compte d'une pondération de ces prescriptions et injonctions. À cet égard, la constitution des teams (chorégraphie de groupe de six athlètes), montre que les monitrices cherchent aussi à répondre aux attentes des filles. Ce sont les capacités des unes et des autres souhaitant intégrer le groupe qui sont déterminantes pour la composition chorégraphique et technique, à l'opposé d'une autre méthode qui consiste à sélectionner les filles en évaluant individuellement ce qu'elles sont capables de faire. L'ethnographie des clubs révèle que, la plupart du temps, cette deuxième procédure ne s'observe que si un acteur extérieur au club, on l'a vu, un homme, toujours, chorégraphe mandaté, le décide unilatéralement selon des critères techniques et parfois esthétiques. Ainsi, cette façon de faire ne dure jamais longtemps. Les parents sont fâchés, les filles sont tristes. Nous pouvons ajouter à la compréhension de la manière d'envisager la préparation à la compétition que les filles engagées dans le club se connaissent souvent d'avant, du quartier, de l'école, ou encore viennent d'une même famille. Les liens entre elles sont des indicateurs significatifs de leur choix de participer à ces entraînements.

Autrement dit, si la compétition nationale est perçue tout à la fois comme difficilement accessible et comme très sélective, la participation à d'autres rencontres (une coupe et un critérium) plus ouvertes est de plus en plus sollicitée. Dans ces rencontres, les non sélectionnées au championnat suisse se retrouvent, comme les juniors à propos

desquelles on estime que les examens techniques sont inadéquats, ainsi que les athlètes appartenant à l'élite, qui y participent pour préparer les prochaines compétitions. Ces rencontres garantissent à chacune de trouver sa place, mais aussi d'exposer publiquement un rythme de progression propre, en continuité avec des assiduités juvéniles qui ont à composer avec les exigences de la vie quotidienne. *In fine*, elles permettent d'organiser une activité appréciée moins sur une mise en forme sportive que sur une continuité de vie dans laquelle il n'est pas honteux de se tromper, de faire preuve de maladresse. Se comparer à l'autre fait partie de l'exercice de la compétition mais n'altère pas le plaisir que l'on éprouve à faire partie de ces rassemblements.

Lutter pour ce qui compte

Si la Fédération a vu dans cette nouvelle orientation à donner au twirling bâton l'occasion de développer ce sport et de le rapprocher des sports olympiques, le travail de terrain effectué montre que les clubs y ont vu bien autre chose, et singulièrement la mise en danger réelle de leur propre existence. Les données recueillies montrent que deux types de critiques ont été formulées. La première s'est adressée aux rigueurs et aux prétentions à la souveraineté de l'institution sportive qui, au travers d'un impératif de performance agendé à un strict calendrier des progrès réalisés, trie et sélectionne, sans retour en arrière possible, les incluses et les exclues de la sphère de la reconnaissance sportive.

« Il faut des années pour maîtriser les gestes techniques et donc passer les routines et les degrés (les examens techniques) pour accéder au championnat. Donc les petites sont trop petites pour apprendre les gestes techniques. Il faut du temps, il faut leur donner plus de temps. En plus, elles sont à un âge où elles prennent conscience de leur corps, donc il ne faut pas imposer des modèles. »

La seconde critique a porté au jour les fragilités de petites organisations, vouées à l'apprentissage et à la promotion d'un sport méconnu, dont une certaine pratique consensuelle, un *art de faire* ouvert à une variété de dispositions et de compétences, est encore menacée par une élévation des exigences techniques. Au risque de perdre des enfants, pour lesquels pourtant cette activité est source d'apprentissage et de plaisir.

« On m'a dit que je ne savais pas de quoi je parlais... Mais en demandant cette catégorie open et ouverte à tout le monde, ils ont changé le règlement de la coupe Haldi, cette coupe, avant, était réservée aux athlètes jusqu'à douze ans. Bref, c'était pour les petites. Et là, vu qu'il y a beaucoup de juniors qui ne peuvent pas se présenter au championnat suisse, ils ont réouvert cette compétition pour l'âge des juniors et dans cette compétition il n'y a aucune exigence de degrés et de routines (les examens techniques). Toutes les filles peuvent faire un freestyle (les prestations en solo), quel que soit son niveau, toute fille de 12 à 17 ans peut faire un freestyle junior, ou quoi que ce soit. Eh bien à cette compétition, il y a eu le plus de d'inscriptions par rapport à toutes les compétitions, parce que c'est ouvert à tout le monde. Et même si on ne peut pas gagner des places au championnat. »

« Essayer de trouver des solutions à tout », c'est le lot de chaque club, et surtout quand il s'agit de faire de cette diversité de sujets sportifs un collectif d'appartenance. Cette formule entendue lors d'un entretien met clairement en avant tout à la fois la volonté de conserver des manières de faire, y compris quand elles sont désajustées des exigences temporelles de l'institution sportive, et la formulation d'aménagements ou d'adaptations pour conserver une

forme de vie sportive inclusive et participative, à laquelle l'on tient, l'on se tient et qui nous tient.

La défense d'une forme de vie est morale quand elle dessine un environnement dans lequel la vulnérabilité, plutôt que d'être effacée, peut être au principe du lien social.

L'attention portée à préserver les jeunes athlètes engagées dans l'apprentissage d'un sport des sévérités de l'ordre sportif, « *les objectifs, on va essayer de les réaliser ensemble, par exemple que toutes passent leur routine (un examen technique)* », mais aussi la vigilance déployée pour protéger la bienveillance des relations entre encadrantes et jeunes athlètes, oriente clairement l'analyse vers le *care*, c'est-à-dire vers une éthique qui dit une sensibilité à l'attention aux autres, ainsi qu'à la sollicitude¹⁷ ou encore au respect de la singularité des personnes et aux institutions justes¹⁸.

D'avantage, les mobilisations critiques, consécutives à la démarche d'enquête, prennent racine dans le *care* et explorent, à la lumière de l'importance que l'on donne à la satisfaction de besoins proprement humains, les liens qui peuvent exister entre ces deux sphères que sont le club et l'institution sportive. D'un côté, un monde de confiances, articulé à des accords de cordialité et à la convergence des sympathies ; d'un autre côté, le monde d'une certaine condition corporelle, imposée par les catégories de l'institution sportive. En nous référant ici aux perspectives et enjeux portés par une éthique du *care*, on peut avancer que les prises de position et les demandes d'aménagement qui ont été formulées par les clubs peuvent être reconnues alors comme indissociablement morales et politiques. La défense d'une forme de vie est morale quand elle dessine un environnement dans lequel la vulnérabilité, plutôt que d'être effacée, peut être au principe du lien

social. Elle est morale aussi quand elle donne corps à un dispositif sportif dans lequel on peut aimer des enfants, soutenir ceux des autres, assurer enfin le simple droit d'aimer une activité sportive, fût-elle mésestimée. La défense d'une forme de vie construite sur le *care* est politique quand elle amène des personnes ordinaires à s'engager concrètement dans des actions de préservation d'un lien, à interroger le monde, et ce qui fait obstacle à la fluidité de la vie ; et ceci à travers l'énonciation de règles du bien commun et de l'intérêt général qui ne relèvent pas de grands principes abstraits, mais bien davantage du souci d'assurer la pérennité d'un cadre d'existence commun durable et familier.

Conclusion

Dans la théorie de l'action collective, telle que John Dewey la propose, celles et ceux qui sont affectés par les effets d'une situation devenue indéterminée mettent en branle un double processus d'expérimentation et de connaissance pour parvenir à la rendre plus cohérente en regard de leurs propres attentes. C'est le déploiement d'une telle enquête que nous avons pu observer dans ces petits clubs de sport. Des clubs qui, à l'occasion d'une dynamique brutale d'olympisation, c'est-à-dire d'une sportivisation d'une activité peu compétitive, ont donné de la voix pour revendiquer la continuité d'une manière d'exercer une activité sportive habitée par un principe d'hospitalité.

Dans les faits, les réflexions attachées à la préservation de la vie des clubs ont mis au jour un certain nombre d'attentes. D'abord, des attentes relatives au maintien du ménagement des personnes, mode privilégié et revendiqué de relation entre encadrant-e-s et enfants. Ensuite, des attentes relatives à la reconnaissance du travail réalisé par chacune des jeunes athlètes, et ceci indépendamment des résultats obtenus. Enfin, des attentes vis-à-vis de la possibilité

de participation de chacune à la vie du club, indépendamment de son classement et de ses aspirations.

L'ethnographie de cette séquence particulière de la vie des clubs nous a permis de mettre en exergue deux processus. D'une part, le fait qu'une vie sportive qui *convient*, parce qu'elle correspond à une certaine manière de penser une communauté dans ses singularités, ses vulnérabilités, et ses compétences peut être mise à mal par une institution dont les propositions de monde s'inspirent d'une doctrine du contrôle, de la discipline et du dépassement de soi. D'autre part que le régime temporel propre au sport d'élite, sa *vitesse*, sa logique curriculaire articulée sur des parcours rapides et rectilignes, ponctués d'épreuves qu'il faut affronter *just in time*, éveille de fortes circonspections quant aux capacités qu'à l'institution sportive ordinaire de permettre la construction de vies sportives attentives aux parcours singuliers et aux privacités, pénétrées de surcroît par les différentes sphères sociales dans lesquelles les sujets agissent quotidiennement, trouvent des voies de reconnaissance, acquièrent et élaborent des savoirs, des goûts et des compétences.

Dans tous les cas, les contestations formulées ont mis en avant l'attention à ménager et à protéger les organisations bienveillantes et les personnes qu'elles accueillent dans le sens du maintien de relations marquées par le souci de l'autre et la sollicitude. Sur ce point, les monitrices et entraîneuses ont clairement fait savoir qu'elles n'encadraient pas des sportives désincarnées, façonnées par des savoir-faire techniques et par les exigences correctrices de soi, mais bien davantage des *enfants*, fragiles et vulnérables. Il a été rappelé, de même, qu'on ne peut leur imposer des exigences qui contreviennent à leur développement ou qui les retranche du plaisir à participer au spectacle sportif.

Biographies: Dominique Malatesta est professeure honoraire de la Haute École de travail social et de la santé de Lausanne (HETSL/HES SO) et docteure ès sciences de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

Christophe Jaccoud est professeur associé de sociologie du sport à l'Université de Neuchâtel et collaborateur scientifique au Centre international d'étude du sport (CIES) de cette même institution.

Mots-clés: *care*, clubs de sport, ethnographie, enquête, temporalité.

Abstract: In this article, we look at twirling baton clubs characterized by a specific sociality which is part of a life form. This was threatened by the demands of sportivisation from the sport institution. The protests expressed by the clubs show the attachment to a logic of care with the aim of protecting the vulnerabilities and the singular identities of the athletes who are mostly young girls. The question of the conflict between two types of temporality, sporting and human, then arose sharply.

Keywords: care, sports clubs, ethnography, inquiry, temporality.

Notes

¹ CAVELL Stanley, « Preface », in: VEENA Das (ed.), *Life and Words. Violence and the Descent into the Ordinary*, Stanford, University of California Press, 2006, pp. XIII-XIV.

² Cette recherche a été financée par le FNS (Fonds national pour la recherche suisse), Division 1 (10001A_156278). Doing « small society » by the leisure activity. An ethnography of the associative life in the sport clubs based on proximity. Avec la collaboration de Shia Manh Ly et Thomas Zannin.

³ JOSEPH Lauren, MAHLER Matthiew, AUYERO Javier (eds.), *New Perspectives in Political Ethnography*, New York, Springer, 2007.

⁴ Près de trente entretiens compréhensifs ont été réalisés avec les accompagnant-e-s, parents, coaches, juges et responsables de clubs. Les jeunes athlètes ont été mobilisées pour des entretiens collectifs (en général par trois). Trente-deux jeunes filles et un garçon ont été interviewés dans ce cadre. Les séquences d'observations ont été l'occasion de réaliser de nombreux entretiens informels.

⁵ Les clubs sont pour l'essentiel établis en Suisse romande. Il existe un club au Tessin et un club en Suisse alémanique.

⁶ La Fédération suisse de twirling bâton, fondée en 1972, est membre de la WBTF, de Swiss Olympic et du

mouvement Jeunesse et Sport. Du point de vue de son inclusion dans des cadres d'organisation fédéraux, le twirling bâton est représenté par deux fédérations internationales « concurrentes »: la WBTF et la NBTA, les clubs actifs en Suisse étant affiliés à la FSTB, une fédération reconnue par Swiss Olympic depuis 1980. On peut encore mentionner l'aire d'influence géographique des deux instances de représentation, plus restreinte pour la WBTF que pour la NBTA.

⁷ MALATESTA Dominique, GOLAY Dominique, JACCOUD Christophe, « Circulation des savoirs, construction d'appartenances et affirmation de soi. Les filles dans des clubs de football et de twirling bâton: entre logique sportive et logique sociale », in: THEVENIN Olivier, MARCOTTE Pascale (éd.), *Transmission des savoirs: loisir et culture*, Paris, L'Harmattan, 2014, pp. 141-157.

⁸ TRONTO Joan, *Moral Boundaries: A Political Argument for an Ethic of Care*, New York, Routledge, 1993.

⁹ JACCOUD Christophe, MALATESTA Dominique, « Quand s'engager vaut le coup: des filles dans des clubs de twirling bâton et de football », in: CALLÈDE Jean-Paul, FERREOL Gilles (éd.), *L'engagement sportif au prisme des sciences sociales*, Louvain-la-Neuve, Éditions EME, 2016, pp. 23-35.

- ¹⁰ MACÉ Marielle, *Styles. Critique de nos formes de vie*, Paris, Gallimard, 2016, p. 21.
- ¹¹ FERRARESE Estelle, « La critique comme forme de vie démocratique », *Multitudes* 2/71, 2018, pp. 189-198.
- ¹² FESTENSTEIN Matthew, « John Dewey: Inquiry, Ethics and Democracy », in : MISAK Cheryl (ed.), *Oxford Handbook Of American Philosophy*, Oxford, Oxford University Press, 2008, pp. 87-109; PUTNAM Hilary, PUTNAM Ruth Anna, *Pragmatism As a Way of Life: The Lasting Legacy of William James and John Dewey*, Cambridge, Belknap Press, 2017.
- ¹³ ZASK Joëlle, « Le public chez Dewey. Une union sociale plurielle », *Tracés* 15, 2008, pp. 169-189.
- ¹⁴ STAVO-DEBAUGE Joan, « Des “événements” difficiles à encaisser. Un pragmatisme pessimiste », in: CEFAI Daniel, TERZI Cedric (éd.), *L'expérience des problèmes publics*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2012, p. 191.
- ¹⁵ GOLAY Dominique, MALATESTA Dominique, PERRIN Céline, JACCOUD Christophe, « Faire du sport pour acquérir une image positive de soi? L'analyse de l'engagement des filles dans le twirling bâton suivant la théorie de l'objectification », in : ACETI Monica, JACCOUD Christophe, (éd.), *Sportives dans leur genre? Permanences et variations des constructions genrées dans les engagements corporels et sportifs des femmes*, Bern, Peter Lang, 2012, pp. 53-69.
- ¹⁶ ZASK Joëlle, « Le public chez Dewey... ».
- ¹⁷ BRUGÈRE Fabienne, *L'éthique du «care»*, Paris, PUF, 2017.
- ¹⁸ FISHER Berenice, TRONTO Joan, « Towards a Feminist Theory of Caring », in : ABEL Emily, NELSON Margaret (eds.), *Circles of Care*, Albany, SUNY Press, 1990, pp. 36-54.

THE LUANDA RACETRACK: THE RACE FOR THE BEST RACETRACK IN THE EMPIRE

PEDRO DAVID GOMES
CICS.NOVA - NOVA University
of Lisbon

Abstract: The Luanda racetrack, inaugurated on 28 May 1972, was Portugal's first international racetrack - albeit briefly. Barely, though. Just twenty days later, the Estoril Racetrack was inaugurated near Lisbon, while, a week earlier, the Benguela racetrack had been inaugurated, only to be disavowed by official regulatory bodies. This period marked the culmination of local, regional and infra-imperial rivalries led by business elites seeking to maintain their stakes in Angola. Drawing on new empirical data - including film archives and oral history - this article explains the social, political and sporting processes that led to these events. It concludes that they reflect ideological tensions surrounding the colonial project and competing visions of both the nation and colonial modernity.

Introduction

In the 25 years before the country's independence in 1975, motor racing in Angola had a strong presence. It was in the seventies that its widespread popularity peaked, particularly marked by the staging of the international event «6 Hours of Nova Lisboa» and the establishment of the Luanda and Benguela racetracks. Inaugurated in May 1972, just one week apart, these two circuits contended the title of the first international racetrack in Portugal. The Estoril Circuit in the mainland, which had its inception much earlier, was inaugurated only in June of that same year. This article elucidates various political, cultural and sporting factors that led to this racing phenomenon and this outcome.

As in other parts of the world, Angolan motorsport was part of the leisure habits of

the more privileged classes. An exploration of a sport wherein recognition is unattainable without access to substantial sums of money will help to situate and understand the world of white elites, their commercial enterprises and lifestyles. The nexus (and its conflicts) between metropolitan political interests and the motivations of the white colonial elite in Angola surrounding motor racing have previously been subject to analysis by Bittencourt and Melo (primarily through scrutinising periodic publications associated with the government, sports journalism, and the Automobile and Touring Club of Angola, or ATCA)¹, and on my study (predominantly based on the analysis of newly uncovered archives, including personal collections, films and oral testimonies)². It is within the continuum of these latter studies that the

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.103

necessity to elucidate the issue at hand becomes apparent.

This article thus situates itself at the intersection of: a) the economic history of colonial elites, their process of affirmation and social differentiation within the framework of Luanda's colonial modernisation; b) the history of sports during European late colonialism in Africa; and c) the study of imperial urban culture, particularly examining how notions of speed and masculinity (among others) were pivotal to the automobile's popularity. It was through the sound of the radio and speed, as Marissa Moorman noted, that white colonists asserted their modernity and thus sought to «*overcome the status of "second-class whites" [as opposed to the "metropolitans"]*», in some cases promoting an idea of white Angolan identity and white politics»³. Indeed, the establishment of automobile usage in the colonial city, the growth of motor racing and its support base integrated the development of urban popular culture and modernity in Luanda in a broader sense⁴. This is because, unlike what would later occur in the post-colonial era of West African motorsport, the process of sportivisation of motor racing in Angola took place during the heyday of the automobile as both an object and a cultural symbol⁵.

On the other hand, the maintenance of the Portuguese colonial project relied on a process grounded in economic exploitation sustained by racist conceptions but also by an ideology of progress. In this latter sense, the growth of the colonial society was marked by the importation of automobiles⁶. The exponential increase in vehicles circulating in Angola was perceived as a central element of Luanda's modernisation, heavily emphasised in newspapers and magazines, and particularly in promotional tourism documentaries: phrases like «*civilisation of the automobile*» or «*sentinels of the new civilisation*» were employed as metaphors to define a city witnessing «*a new building every day*»⁷. The existence of a communicational network promoted interdependencies and market expansion,

serving as pillars of the territorial grandeur envisioned by Oliveira Salazar.

With the influx of foreign capital into the colony, which was liberalised more intensively from 1968 onwards, subsidiary consortia of foreign companies stood out in the automobile importation sector, including Casa Americana (affiliated with Hull Blyth), Casa Inglesa (affiliated with Robert Hudson & Sons, based in South Africa), and Lusolanda (Luso-Dutch Commercial Society)⁸.

The layout of many shantytowns and the low purchasing power of their inhabitants constituted not only an obstacle to the entry of automobiles into the neighbourhoods but also to the image of modernity that the paved city symbolised and that tourist propaganda sought to convey.

This stemmed from a late motorisation in Portugal and its colonies. In Angola, the assertion and management of the sport's international reputation were seen as a means of accumulating *symbolic capital*⁹. Hence, the construction of international race circuits itself became a race.

Angolan motorsport was delineated along lines of social class, gender, and primarily race¹⁰. Apart from Emmanuel Silou, a Congolese driver who reportedly participated in the III Rallye Léo – Luanda – Matadi – Léo in 1960, and Jaime do Carmo Guinapo (winner of the novice race in Luanda in June 1974, after the Carnation Revolution), Santos Pêras was the only non-white driver in the history of pre-independence Angolan motor racing¹¹. Restricted access, due in part to the need for substantial

material resources, exempted its elite from any major concerns about the integration of black individuals. Unlike in other sports, where the exclusive presence of white males would indicate practices of racial segregation, in Angolan motorsport, this situation was readily justified by the socio-economic inequalities of the local society.

Historically, the native populations of Angola, including parts of the mixed-race elite in Luanda, were adversely affected by the construction of roads and large real estate projects, which displaced them and pushed them into shantytowns¹². The Luanda race-track was no different. Located about thirty kilometres from the city centre, its construction forced the relocation of several families¹³. The mechanisms for accessing « modernity » were unevenly distributed. The layout of many shantytowns and the low purchasing power of their inhabitants constituted not only an obstacle to the entry of automobiles into the neighbourhoods but also to the image of modernity that the paved city symbolised and that tourist propaganda sought to convey.

Despite this, the popularity of Angolan motorsport among the colonist population was undisputed. Memories of this sport are vivid today on social media, occupying prominent positions in blogs, websites and forums dedicated to national motorsport memorabilia. In these channels, imagery gains particular importance in the form of ethnographic support for races and their audiences. Additionally, for this study, films were analysed, mostly propagandistic for political and tourist purposes, along with other archival documents such as newspapers and magazines. Equally important were interviews conducted with former motorsport drivers.

The late emergence of major motor racing events in Angola

In 1957, the year of the first Angolan Grand Prix (GP), almost the entire African continent was still under the dominion of European

empires, unlike what would occur fifteen years later. Many African cities were already hosting international motor racing events: a biennial competition on a city circuit held in Asmara, Eritrea, since 1948; in Morocco, the 1st Grand Prix International de Vitesse d'Agadir dates back to 1950; the Critérium Automobile races in the former French West Africa (Senegal) since 1953; also in that year, the inauguration of the Nakuru race circuit in Kenya, and the first edition of the Léo – Matadi rally in the Belgian Congo (now the Democratic Republic of Congo).

The rise of Angolan motorsport occurred counter to the trend in the metropolis, where the international prominence of motorsport waned after the withdrawal of the Portuguese Grand Prix from the Formula 1 calendar in 1961. According to the Automobile Club of Portugal (ACP), this was due to accumulated financial losses, increasing safety demands in sports, and because, with the start of the colonial war that year, « *it would not be correct to hold a car race at a loss* »¹⁴. In Luanda, the first Grand Prix and Great Rallyes of Angola were organised by the ATCA, a branch of the ACP and the only entity authorised by the ACP to hold these events in the territory. Given that tourism was one of its areas of operation, it is not surprising that the choice of the first circuits fell on the area around the fortress and the waterfront of Luanda, icons of the Angolan postcard¹⁵.

From the very first editions of the Angolan GP, its budget included the possibility of inviting internationally renowned drivers and covering the transportation costs of the cars. Between 1960 and 1965, this strategy resulted in the participation of drivers with Formula 1 credentials and the entry of the Angolan GP into the FIA's annual calendar. This international slant was important in stimulating Angolan motorsport and simultaneously promoting the province, projecting an image of normality that had been contradicted by Angolan national liberation

movements since 1961. However, within the ATCA, the internationalisation strategy proved to be too ambitious, as new financial problems led to interruption of the Angolan GP between 1965 and 1969¹⁶. However, a few years later, Angolan motorsport would resurge with new vigour.

The Angolan motorsport community knew how to navigate the favourable winds of urban development, from Angola to South Africa, and the global technological transformations that were felt in Angolan sports culture, particularly in this discipline. The era of these drivers is also the time of the gradual replacement of the boat by the aeroplane as the preferred means of transport over long distances, a key factor in the rapid movement of drivers and their cars. It was also one of the symbols of the cult of speed at the time¹⁷. Cars and aeroplanes were central objects in Hollywood film productions, as well as in those commissioned by colonial institutions for touristic promotion of the colonies and the political defence of the empire¹⁸.

Two processes marked the second period of pre-independence Angolan motorsport: a) the creation of competitive rivalries on various scales in the automotive and industrial fields, and b) the (re)inclusion of Angola on the map of major international motor racing seasons, partly due to the construction of the Luanda racetrack.

The race for the Empire's first racetrack: Estoril vs Luanda vs Benguela

Local rivalries

Mário de Araújo «Nicha» Cabral, considered the best Portuguese racer in the 1960s, and the only driver from Portugal to have driven in Formula 1 at that point, decided to move to Angola in 1969 under the guidance of António da Mota Veiga, administrator of Autocal¹⁹. Behind the wheel of BMWs, he was an ideal signing to challenge the Alfa Romeo driven by António Peixinho²⁰ from Autodelta, the Italian brand's representative in

the territory, owned by Pinto da Fonseca²¹. This rivalry is the most prominent in the historical memory of motorsport in Angola. Despite the apparent supremacy of Pinto da Fonseca and Mota Veiga, other rivalries spiced up the last half dozen of the « crazy years » of Angolan motorsport. One of them, of a regional nature, pitted Luanda against Benguela, the latter represented by Emilio Marta and his Tuku-Tuku team. This rivalry reached its peak when Benguela (almost) managed to inaugurate Angola's first racetrack on 21 May 1972, just seven days ahead of Luanda.

Built in just six months, and despite not yet having pits, a control tower or even grandstands, the inauguration of the track was presided over by the District Governor, Colonel Franco do Carmo, and the Mayor, Costa Figueira. The newspaper *Província de Angola* spoke of the « surprise » caused by the news spread by Tuku-Tuku about the « sudden inauguration of the racetrack »²². Indeed, the decision to inaugurate on 21 May was made just six days prior²³. However, the inauguration was promptly deemed unofficial and disapproved by the regulatory bodies of the sport – the Provincial Sports Commission and the ATCA, based in Luanda – which cited construction defects and lack of licences and permits. Despite the strong protests from the president of Tuku-Tuku²⁴, the official inauguration did not take place until 14 March the following year, the day of the 200 km Benguela race and when « Benguela and Luanda reconciled in what would become known as "The War of the Autodromes" »²⁵. Nevertheless, until very recently, this Benguela motorsport club still celebrated the inauguration of its Autódromo as the first ever in Portuguese territory.

The achievement by the Benguela drivers was met with reprisals a week later at the inauguration of the Luanda racetrack. The ATCA, based in Luanda, punished drivers who participated in the inaugural race at the Benguela Autodrome by banning them from participating in the inaugural race at the Luanda racetrack. This decision left Emilio Marta from Benguela very unhappy,

as he claimed that they only informed him about the ban when he was preparing to get in the car for practice²⁶.

The presence of the highest figures of the State at these inaugurations (the same occurred with the debuts of the Luanda and Estoril race-tracks) was a sign that, for governments, the creation of major races and major works were part of the propaganda policy in times of war. As António Peixinho stated:

«*In those days, there was the colonial war, and [the international circuits] were the best showcase for promoting good relations between blacks and whites. When we organised international events, we had support from various sources, both official institutions and some private ones: Angolan cafes, [the national airline] TAP, and other companies involved in transportation or shipping, etc. The CITA (Information and Tourism Centre of Angola) supported the celebration of the racetrack's inauguration dinner, which took place at the tip of the Island, with fishermen pretending to catch the fish for the guests who were seated on the cubatas [thatched huts].*»²⁷

The connection between major sporting events and the tourist promotion of a country engaged in justifying or disguising its colonial war was expressed through the exploitation of the image of a sport surrounded by African exoticism, in which a fishing community attended the festivities to fulfil the social role of «*decorative figures of the city, a note of typism in the tourist poster*», as described by the sociologist and colonial official José Bettencourt²⁸. The duality of modernity/tradition inherent in the dichotomous system of the Eurocentric and colonial vision was constructed here through the binomial that associated modernity with speed and tradition with slowness²⁹. This logic can be observed in the media treatment given to motorised water sports, disciplines that enjoyed considerable space in the sports sections of newspapers and magazines.

In the coverage of a nautical festival in Luanda Bay, as reported in *Atualidades de Angola* n.º 44 of 1960, the «*native rowers*» and their canoes were summoned to provide «*the typical*

grace of their boats and oars» alongside the fast and modern boats of the whites. In *Atualidades de Angola* n.º 135 of 1970, black fishermen finally competed in the Luanda Nautical Show, in a race of rafts composed of four men with poles. However, in speedboat races, or in other classes of pleasure craft, there were no black individuals piloting them. To paraphrase a well-known Portuguese announcer in the aforementioned film *Horizonte angolano* (1973), voracious speed was not only on the tracks, but also in the city³⁰. During leisure hours, the pilot Diamantino Cunha had at his disposal three boats: one with a Volvo Penta engine, 170 horsepower, a Marine Cruiser, and another «*small boat at the Naval Club*»³¹.

In short, despite being increasingly in the hands of new entrepreneurs and private sector employees, Angolan motorsport continued sporadically to be characterised by cooperation with several echelons of government. For some, commercial interest prevailed, while for others, political advantage was the motive. Let us revisit, then, the history of the inaugurations of the Luanda and Estoril racetracks.

Infra-imperial rivalries

Ayrton «Loló» Cornelsen, who was advised to leave Brazil after the 1964 military coup, was already a modernist engineer and architect with experience in designing sports venues and international racetracks when he was hired by businesswoman Fernanda Pires da Silva to design the new circuit for the Estoril racetrack in Portugal. To be realised by Grão-Pará/Autodril, a company headed by Pires da Silva, this project promised to provide the necessary conditions for the future reintegration of the Portuguese Grand Prix into Formula 1³².

Pires da Silva was a Portuguese businesswoman who owned several companies in Brazil³³. The book *Autódromo – 15 anos de luta* [*Autodrome – 15 years of struggle*], edited and published by Autodril, reveals that she began to ideate the racetrack in 1966 as part of a tour-

ist-sports complex that would be the largest in the country³⁴. In addition to sporting events, it included « *open-air shows – “Drive-In” and an Acoustic Shell, as well as a Leisure Club, Olympic Village, pavilions for exhibitions, Auto-Hotel, restaurants, bars, tennis courts, nightclubs, a shopping center, and an Automobile Museum* », none of which materialised as construction halted in April 1974, and by 1978, all companies of the Grão-Pará Group were seized³⁵. Pires da Silva is proud, and not without some regret, of the fact that it was a totally private initiative, carried out « *without any state subsidy, tax exemption or interest subsidy* »³⁶. In December 1966, when she made the presentation of the project public, the businesswoman was accompanied by Ayrton Cornelsen, one of the people responsible for that moment³⁷.

The Fernanda Pires da Silva circuit, also known as the Estoril circuit, was inaugurated on 18 June 1972. On that day, and at the pre-inauguration the day before, the President of the Republic, Américo Thomaz, several government members and a representative from Brazilian embassy were present, including Emerson Fittipaldi, the Formula 1 champion of that year, and General Sílvio Santa Rosa, President of the Automóvel Clube do Brasil, who described the racetrack as « *one of the most beautiful in the world* »³⁸. There are no recorded statements from the Brazilian driver on that day. In fact, the highest praise had been given by him twenty days earlier at the inauguration of the Luanda racetrack, where he was invited by António Peixinho³⁹: « *Estoril not as good as Luanda* »⁴⁰ and « *it will be, if everything materialises, the best in the world* » made headlines in Angola⁴¹.

Infra-colonial rivalries therefore coexisted with infra-imperial rivalries. Regardless of their origin, stakeholders in Angolan motorsport early on demanded from the metropolis « *greater respect for local peculiarities* »⁴². The ATCA had long hinted at the superiority of its races over those of the ACP. Ernesto Neves, a metropolitan driver who won the most races and cham-

pionships between 1966 and 1973, dismissed Angolan competitions, saying he would like to go to Angola, but only on vacation, « *not as a racer, because I think it's become a veritable nursing home for racers who are a bit outdated here...* »⁴³.

Work on the Estoril racetrack began in 1969, and it was the following year that António Peixinho came across « Lolô » Cornelsen in Portugal:

« *I invited him to come to Angola. Without prior notice, we went to the office, and I introduced him to Pinto da Fonseca, who looked at me askance, and we started discussing the matter. We presented the idea of the racetrack to the Governor-General, who liked it and promised to help. We received the same response from all the organisations we knocked on the door of.* »⁴⁴

Thus was born the embryonic idea of the Luanda International Racetrack, inaugurated on 28 May 1972 (curiously, the anniversary of the military coup of 1926 in Portugal). Although lacking the control tower (inaugurated later) and grandstands (only a temporary stand for 7 500 people), it was after all in the colonial city and not in the capital that Portugal would have its first modern racetrack. This fact may have contributed to a later break in Lolô Cornelsen's connection with Grão-Pará/Autodril⁴⁵.

The inauguration of the Luanda racetrack received more coverage in Angolan newspapers overall than the inauguration of the Estoril circuit did in the pages of metropolitan newspapers. The event was attended by the Governor of Angola, Rebocho Vaz, accompanied by the Archbishop of Luanda and the Commander of the Armed Forces, who were helicoptered to the venue. Before taking his seat in the VIP stand, the Governor inaugurated the track by parading in a black convertible Mercedes, followed by all the race drivers. The *Diário de Luanda* newspaper, close to the regime's ideas⁴⁶, reported the following day that the Governor had received a standing ovation from the crowd⁴⁷.

The inauguration was also helped by pilot « Nicha » Cabral, who managed to bring renowned journalists to the event. Simultaneously,

The growing competitiveness provided by the valorisation of victory as a showcase for automotive brands and their projects led to the promotion of the best drivers, who, through their racing teams, fuelled local rivalries.

accompanied by Bernard Cahier from the newspaper *L'Équipe*, « Nicha » took a long plane ride with two French journalists with the aim of refuting the « *left-wing counter-information* » that claimed there were schools and hospitals controlled and created by liberation movements in certain areas⁴⁸. The extent to which the inauguration of the racetrack received governmental assistance is unknown (Acácio Ferreira, president of the ATCA, had already had this idea but was unsuccessful)⁴⁹, but it was certainly a project primarily financed by Autodel, headed by Pinto da Fonseca and his partners Rui Martins and António Peixinho. According to Pinto da Fonseca, the objective was to bring international championship races within three years, followed by Formula 1⁵⁰. With two speed rings (one more than its Estoril counterpart) and a capacity for 100 000 spectators, the racetrack would also, like Estoril's, be part of a tourist and sports complex⁵¹.

According to António Peixinho, « *a self-financing plan was proposed that would leverage the qualities of a tourist complex, to be implemented with the aim of attracting thousands of visitors from neighbouring Republics of Congo, Rhodesia, South Africa, and Angolans themselves* »⁵². This multifunctional complex included sports and leisure fields, an Olympic village, an automobile museum, and a tourist complex with hotels and 700 bungalows. *Déjà vu*? It would also incorporate a drive-in, restaurants, nightclubs, a shopping centre, shops, offices, and a casino⁵³. The truth is that almost everything remained on paper or as an idea. Few bungalows were standing by November 1975, the date of Angola's independence.

« Lolô » Cornelsen and António Peixinho were far from being programmatic agents in the service of imperialist forces. In an interview with

the author, Peixinho was critical of the deeds of the « Portuguese Discoveries » in support for the false grandeur of the Portuguese homeland. In turn, Lolô Cornelsen, who had represented Brazil in Moscow at the V International Congress of Architects, at the request of his friend and President Juscelino Kubitschek, was seen, according to himself, as « red » by the Brazilian military dictatorship⁵⁴. However, the professional interests of both men, as well as those of other players in the automobile world, were closely aligned with the interests of the political economy that the Portuguese colonial project had for the sport of the imperial nation.

Final remarks

The popularisation of drivers and motorsport encouraged the formation of identity bonds that were sometimes aligned with the interests of the government and, at other times, with the autonomist interests of a local elite. The automotive dynamic also represented a way to foster a sense of local identity, closely linked to a conception of modernity within the Angolan colonial context. Despite the context of war and uncertainty about its outcome, dominant colonial groups continued to invest in the territory. Consequently, Angolan motorsport contributed to reinforcing a national discourse compatible with the government narrative, even if it was permeated by ideological tensions.

The growing competitiveness provided by the valorisation of victory as a showcase for automotive brands and their projects led to the promotion of the best drivers, who, through their racing teams, fuelled local rivalries. Fundamental to this process was the internationalisation of Angolan motorsport which, at its peak, saw the construction of the international

racetracks in Luanda and Benguela. Foreign drivers and brands brought with them the modernity of European centres, but also luxury tourism⁵⁵. Angola, in turn, offered unique landscape resources not available in those centres.

Unlike France, whose modernisation efforts at this time aimed to break with its colonial past⁵⁶, in Angola, major motor racing events and the race to build the first international racetrack represented a drive for modernity, reinforcing the desire to project the colony as modern, prosperous, and cosmopolitan, comparable to or even surpassing the metropolis⁵⁷. While for some, independence would

only consolidate this status, for others, this aspiration converged towards a necessary counter-discourse in the face of the international ostracism to which Portuguese colonialism was then subjected.

In what was already practically the last « intact » European empire in Africa, the race to build Portugal's first racetrack in Angola symbolised the power of this local elite and its interest in remaining in Angola, whether for a bright future hand in hand with Formula 1 or to continue celebrating the idea of a united and integrated empire. Before long, the dreams of both groups would fade away for good.

Biography: Pedro David Gomes holds a PhD in Sociology at ICS University of Lisbon. In the last years he has been working in the fields of historical sociology, oral history, and the relationships between colonialism, leisure, and popular culture. He currently holds a post-doctoral fellowship at the Interdisciplinary Centre for Social Sciences (CICS.NOVA) at NOVA University of Lisbon, where he researches sports in socialist Angola in the post-independence period (1975-1991). He is the author of the forthcoming book *Lazer e Colonialismo em Luanda: Sociabilidades e resistências translocais numa história sobre música e automóveis, 1957-1975* [*Leisure and Colonialism in Luanda: Sociabilities and Resistance in a History of Music and Automobiles, 1957–1975*].

Keywords: motorsport, Luanda circuit, cars, colonial modernity, drivers.

Résumé: Le circuit de Luanda, inauguré le 28 mai 1972, est alors le premier circuit international du Portugal. À quelques jours près! Vingt jours plus tard, le circuit d'Estoril est inauguré près de Lisbonne. Et une semaine auparavant, le circuit de Benguela l'est aussi, avant d'être désavoué par les organismes officiels de réglementation. Ce moment symbolise le point culminant des rivalités locales, régionales et « infra-impériales » menées par les élites commerciales, et leur intérêt à rester en Angola. S'appuyant sur de nouvelles données empiriques (y compris archives cinématographiques et histoire orale), cet article explique les processus sociaux, politiques et sportifs qui ont conduit à ces résultats et souligne qu'ils reflètent les tensions idéologiques autour du projet colonial, l'imaginaire national et la modernité coloniale.

Mots-clés: sport automobile, circuit de Luanda, voitures, modernité coloniale, pilotes.

Notes

- ¹BITTENCOURT Marcelo, MELO Victor, «Esporte, economia e política: o automobilismo em Angola (1957-1975)», *Topoi* 17-32, 2016, pp. 196-222.
- ²GOMES Pedro, «Colonialismo, classe e nação na história do automobilismo angolano (1957-1975)», *Lusotopie* 18-1, 2019, pp. 12-39.
- ³MOORMAN Marissa, *Powerful Frequencies. Radio, State Power, and the Cold War in Angola, 1931-2002*, Athens, Ohio University Press, 2019, p. 31.
- ⁴GOMES Pedro, *Lazer, cultura popular e colonialismo em Luanda: sociabilidades e resistências translocais numa história sobre música e automóveis (1957-1975)*, PhD thesis, University of Lisbon, 2021.
- ⁵In the post-colonial period, cars and car culture were represented in literature and film as symbols of «stagnant development or conspicuous consumption associated with the kind of wealth derived from a deliberate subversion of social capital», ADEJUNMOBI Moradewun, «African Autonomy and Car Culture», *Journal of African Cultural Studies* 32-1, 2020, p. 78.
- ⁶GOMES Pedro, *Lazer...*, pp. 122-123.
- ⁷Fernando Pessa's voiceover in Angola can be found in two films by António de Sousa: *Angola: roteiro turístico* [Tourist Route] (possibly from 1967) and *A Grande Cidade* [The Big City] (from 1970).
- ⁸Regarding the presence of foreign companies in Angola, the Casa Inglesa and Casa Holandesa, «in connection with Portuguese agents, [were] the main agents of practically all shipping companies transporting coffee, iron ore, and oil branches», GUERRA Henrique, *Angola – Estrutura económica e classes sociais – os Últimos anos do colonialismo português em Angola*, Lisboa, Edições 70, 1979, p. 36.
- ⁹BOURDIEU Pierre, *Razões Práticas. Sobre a teoria da ação*, Oeiras, Ed. Celta, 1997, pp. 113-14.
- ¹⁰The issue of underrepresentation also extended to women, who were notably absent from the racetracks.
- ¹¹It is noteworthy that until the abolition of the «Estatuto do Indigenato» [Statute of Indigeneity] in 1961, car ownership and even driving licences were prohibited for the so-called «indigenous» peoples.
- ¹²NASCIMENTO Washington, «Das Ingombotas ao bairro operário: políticas metropolitanas, trânsitos e memórias no espaço urbano luandense (Angola, 1940-1960)», *Locus-Revista de História* 21-1, 2015, pp. 79-101.
- ¹³*Boletim Cultural da Câmara Municipal de Luanda*, nº 23, April-June 1969.
- ¹⁴SANTOS Francisco, *F1: 50 anos em Portugal*, Lisboa, Edições CTT, 2010.
- ¹⁵In its 1959 edition, the *Angola Desportiva* reported on the large number of «outsiders» in Luanda on the days of the Grand Prix.
- ¹⁶In 1964, the legislative decree nº 3-450 established limits on the importation of automobiles to the provinces, especially luxury vehicles and those with larger engine displacements; BITTENCOURT Marcelo, MELO Victor, «Esporte...», pp. 208-209.
- ¹⁷The visit of the *Concorde* aircraft to Luanda in February 1973 was both a social event and a diplomatic incident, as the British pilot, employed by the British Aircraft Corporation, decided to fly an MPLA (Popular Movement for the Liberation of Angola) flag in the cockpit window.
- ¹⁸Take the series of short films entitled *Atualidades de Angola* (238 films produced between 1957 and 1975), which were shown in cinemas before the main feature films, or the film *Horizonte Angolano* [Angolan horizon] (1973), directed by Elso Roque and João Mendes and sponsored by the Directorate-General for Permanent Education.
- ¹⁹The Mota Veiga Foundation was one of the main business groups with «Angolan» capital. In addition to Angola, it held shares in the metropolis.
- ²⁰António Peixinho made his motor racing debut in Portugal in the early 1960s. After achieving remarkable performances in speed races in the metropolis, and participating in numerous rallies, he was invited in 1969 to join the new Alfa Romeo racing team in Luanda.
- ²¹Pinto da Fonseca was one of the owners of Socoina, a company that imported car brands, including Alfa Romeo. The company had been sold to EMACO, a company owned by Pinto da Fonseca and Rui Gonzaga Martins, with investments in construction and public works.
- ²²*A Província de Angola* [section «O distrito de Benguela»] p. 7, 21 May 1972.
- ²³«Autódromo Internacional de Benguela», *Jornal de Benguela*, 18 May 1972.
- ²⁴«Com veemência e indignação o “Tuku-Tuku” repele a acusação de haver cometido ilegalidades com a inauguração do Autódromo Internacional de Benguela», *Jornal de Benguela*, 1 June 1972, pp. 7-8.
- ²⁵Tuku-Tuku Clube Angolano de Desportos Motorizados de Benguela, *200 Km de Benguela 2010, dia 15 & 16 de maio*.
- ²⁶«“Makas”... também as houve», *A Província de Angola*, 28 May 1972, p. 19.
- ²⁷Interview with António Peixinho, conducted in November 2017, in Carcavelos, Portugal.
- ²⁸BETTENCOURT José, *Subsídio para o Estudo Sociológico da População de Luanda*, Luanda, Nova Editorial Angolana, 1965, p. 117.
- ²⁹For Valentim Mudimbe, Eurocentrism reveals itself in the creation, emerging from the «colonising structure», of a dichotomous system and, with it, «a large number of paradigmatic oppositions», including the traditional versus modern opposition. MUDIMBE Valentin-Yves,

A Invenção de África. Gnose, Filosofia e a Ordem do Conhecimento, Mangualde e Ramada, Edições Pedagogo e Luanda: edições Mulemba, 2013, p. 18.

³⁰ ROQUE Elso, MENDES João, *Horizonte Angolano* [locução de Fernando Pessa], Produção da Direção Geral de Educação Permanente, 1973.

³¹ Interview with former pilot Diamantino Cunha (pseudonym) in July 2016 in Lisbon.

³² The event almost took place in September 1974 but was cancelled due to the political turmoil following the Carnation Revolution on 25 April of that year.

³³ Interestingly, a few years later, she founded the MAEP, a solidarity movement that supported refugees from Angola and Mozambique who arrived in Brazil between 1975 and 1976, during and after the independence of these countries.

³⁴ LEMOS Mário Matos, « Prefácio », in: DA SILVA Fernanda Pires (dir.), *Autódromo – 15 anos de luta*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1999, p. 7.

³⁵ DA SILVA Fernanda Pires (dir.), *Autódromo – 15 anos...*, pp. 17, 47.

³⁶ DA SILVA Fernanda Pires (dir.), *Autódromo – 15 anos...*, p. 22.

³⁷ It was in that year, after accepting a partnership with businessman Carlos Muller, responsible for the projects of the racetracks in Jacarepaguá, Rio de Janeiro, Brasília, and Curitiba, that Pires da Silva met Cornelsen. From this meeting, her enthusiasm for a great project for Portugal was born.

³⁸ DA SILVA Fernanda Pires (dir.), *Autódromo – 15 anos...*, p. 33.

³⁹ GOMES Pedro, « Colonialismo... ».

⁴⁰ « Fittipaldi Emerson », *Equipa – revista de desportos mecânicos*, 15 May 1972.

⁴¹ « Fittipaldi esteve no autódromo de Luanda », *A Palavra*, 10 March 1972.

⁴² BITTENCOURT Marcelo, MELO Victor, « Esporte... », pp. 207, 220.

⁴³ *Noite e Dia*, 24 June 1970, p. 15.

⁴⁴ Information kindly provided to the author in a text by António Peixinho.

⁴⁵ Portal Lolô (<http://www.lolocornelsen.com.br>).

⁴⁶ Information kindly provided to the author in a text by António Peixinho. Rodrigues Vaz, former journalist and deputy editor-in-chief of *Diário de Luanda*, states that the newspaper was related to the União Nacional, a Portuguese political organization of fascist matrix created in 1930 to support the regime of the Portuguese Estado Novo. VAZ Rodrigues Manuel, « A festa era da Rádio », *Cultura*, 28 June 2012.

⁴⁷ *Diário de Luanda*, 29 May 1972, pp. 5-7.

⁴⁸ DINIS Adelino, *NICHA – Mário de Araújo Cabral*, Algés, Talento edições, 2001, p. 126.

⁴⁹ « Inaugurado o Autódromo Internacional de Luanda », *Diário de Luanda*, 29 May 1972.

⁵⁰ *Diário de Luanda*, 29 May 1972.

⁵¹ INSTITUTO NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO, *Angola 71, crónica de um ano de progresso*, Lisboa, I.N.A., 1972.

⁵² RTP, *Rotações* [TV programme], Lisboa, RTP, available online: <https://www.youtube.com/watch?v=Q3MVh75rWcA>

⁵³ Portal Lolô (<http://www.lolocornelsen.com.br>).

⁵⁴ Interview with Ayrton « Lolô » Cornelsen, conducted in November 2016 in Curitiba.

⁵⁵ In January 1971, the largest transatlantic liner in the world, the « France », docked in Luanda with 364 tourists.

⁵⁶ ROSS Kristin, *Fast cars, Clean Bodies: Decolonization and the Reordering of French Culture*, Cambridge, The MIT Press, 1996.

⁵⁷ In practice, however, it was a modernity and cosmopolitanism built on latent racial and gender inequalities.



Partie

**Repères
et éclairages**

Grand entretien



LE CONCORDE NE FAIT PLUS RÊVER

Entretien avec Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine
à l'École polytechnique fédérale de Lausanne
Propos recueillis par Laurent Tissot et Christophe Jaccoud, Lausanne, 8 avril 2024

Professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine de cette institution depuis 2003, chercheur et conférencier estimé en Europe et au-delà, Vincent Kaufmann a construit, au fil des années, une sociologie de la mobilité originale et résolument interdisciplinaire. Sociologie à front large qui, à partir d'une première interrogation portant sur les rationalités qui sous-tendent les pratiques modales de transport, explore désormais les phénomènes de « motilité », qu'il faut comprendre comme les relations entre les mobilités, sociale et spatiale, les modes de vie urbains et les politiques publiques d'aménagement du territoire.

Laurent Tissot, Christophe Jaccoud : Tu as récemment publié un ouvrage collectif dans lequel, toi et tes collègues, émettez la proposition selon laquelle « *il faudrait en finir avec la vitesse* ». Dans cette perspective que signifie pour toi, sociologue de la mobilité, cette notion de vitesse comprise dans ses aspects sociologiques, économiques et philosophiques ?

Vincent Kaufmann : C'est une vaste question. La vitesse est un trait central de la modernité, associé à la recherche d'optimisation. Si je regarde autour de moi, je

peux observer que, ici à l'EPFL, il existe des laboratoires entiers qui font de l'optimisation, dont on sait bien qu'elle est aujourd'hui un des grands sujets de l'ingénierie. Et c'est notamment le cas dans le domaine des transports où on cherche à aller toujours plus vite et plus loin, etc. Mais au-delà de ça, qu'y a-t-il comme réel gain à gagner du temps ? Est-ce que les processus que l'on met en place et que l'on améliore en permanence permettent de produire plus en un temps donné ? À l'évidence, l'histoire de notre temps, l'histoire de notre époque est très marquée par la quête de vitesse. Mais j'ai l'impression qu'on arrive au bout d'un cycle, en particulier puisque nous sommes désormais installés dans une ère de l'immédiateté avec tous ces objets connectés qui nous harcèlent en permanence. J'ai beaucoup travaillé sur ces questions à partir des problématiques de mobilité, et je pense que l'on peut établir un constat : depuis les années nonante, il y a une disqualification de la vitesse du transport ; et précisément à cause de l'immédiateté de la communication à distance. Et à cet égard, si le Concorde n'a pas été remplacé, c'est bien là le signe de cette espèce d'épuisement.

L. T., C. J. : Doit-on comprendre, aussi étrange que puisse résonner la formule, que le

Concorde, cet avion mythique qui s'est écrasé en 2000, ne fait plus rêver ?

V. K. : Le Concorde ne fait plus autant rêver et d'ailleurs il n'a pas été remplacé. Le rêve qu'il emportait avec lui n'a finalement plus tellement de sens : aujourd'hui, si on est vraiment pressé, on ne se déplace plus mais on fait une visioconférence. Ce que l'on peut remarquer, c'est que l'agencement entre franchissement de l'espace et communication s'est modifié d'une certaine manière, puisqu'on a désormais à notre disposition des instruments de communication qui permettent de se jouer de la distance et qui se sont beaucoup améliorés. Donc je crois qu'il y a un certain épuisement de cette valeur. Finalement, tout cela va dans le sens des analyses et des constats qui ont été faits ces dernières années par le sociologue allemand aujourd'hui bien connu Hartmut Rosa, en particulier dans son fameux ouvrage *Accélération : une critique sociale du temps*, paru en 2010. En même temps, il y a une ambivalence : cet épuisement se conjugue avec une espèce d'hyperstimulation qui est aussi recherchée à travers l'usage et le recours à toutes ces technologies.

L. T., C. J. : Tu évoques évidemment Hartmut Rosa, mais au-delà de lui, comment les sciences sociales ont-elles investi la question de la vitesse ? Ou, pour le dire autrement, l'intérêt sociohistorique pour la vitesse est-il synchrone de l'accélération de notre société ?

V. K. : Cette question de la vitesse est assurément un très gros objet d'étude. Mais je pense que dans le domaine des sciences humaines et sociales, on s'en est finalement assez peu servi, et même à mon avis trop peu. Il y a évidemment les travaux de Hartmut Rosa bien sûr, dont je viens de parler, on peut citer aussi le fameux ouvrage de l'historien Christophe Studeny qui s'est penché, il y a de cela quelques années, sur l'histoire de la vitesse. Et puis bien entendu

les travaux, très pionniers et très novateurs, de Henri Lefebvre, en particulier ceux qu'il a consacrés, au début des années 1990, à la « rythmanalyse ». C'est-à-dire à l'importance des rythmes dans la structuration de la vie sociale et individuelle. Mais finalement, il y a assez peu de travaux empiriques qui s'en sont saisis sérieusement. C'est ce qu'on a essayé de faire ici à l'EPFL depuis quelques années. En particulier en essayant de reprendre la question de l'analyse des rythmes, mais en allant plus loin, en cherchant à l'opérationnaliser davantage. Parce qu'il faut bien le dire, cette notion de vitesse reste floue, alors cette approche demande à être précisée, dimensionnée pour pouvoir en faire un véritable instrument. Il nous semble en tous les cas qu'on a là une clé d'analyse et de compréhension des sociétés qui est extrêmement forte.

L. T., C. J. : Tu dis qu'on sent une fatigue à l'égard de la vitesse de transport, un moindre attachement à cette valeur dès lors que l'on produit des enquêtes ou des études empiriques. Cela veut-il dire aussi qu'aujourd'hui il n'y a plus personne pour écrire, comme François Ascher l'avait fait en 2009, un *Journal d'un hypermoderne*, qui associerait, de manière optimiste et libératrice modernité et mobilités ?

V. K. : Oui, je suis persuadé qu'il y a une érosion de ce sentiment de la puissance de la vitesse, une valeur finalement qui n'est plus une valeur consensuelle ou admirée. J'avais été frappé, il y a quelques années, par les travaux d'un collègue belge. Bertrand Montulet, qui s'interroge sur les injonctions à la mobilité dans notre société, montrait, il y a vingt-cinq ans déjà, que ces espèces d'élites cinétiques qui passent de New York à Tokyo en passant par Londres pratiquement dans la même journée franchissent énormément d'espace mais ne sont pas mobiles du tout en fait, parce que ces gens sont finalement toujours dans le même univers.

Ils sont dans un univers qui est complètement standardisé et recherchent même cette standardisation d'ailleurs. J'avais trouvé que c'était assez intéressant. Aller toujours dans la même chaîne d'hôtel, manger toujours les mêmes plats, suivre les mêmes routines, est-ce que finalement c'est vraiment être mobile ? Dans ce genre d'existence, on n'a aucun rapport aux cultures locales, tout se passe en anglais, etc. On est complètement dans un univers du capitalisme globalisé et on n'en sort pas, on ne veut pas en sortir. Ce type de logique épuise les gens. Mais fondamentalement, c'est la vitesse du geste qui permet ce genre de pratique. Le jeu des taux de change, des pouvoirs d'achat différentiels le permet. Mais mon avis c'est que sur la durée ce n'est pas tenable et qu'on en revient.

L. T., C. J. : Tu parles de capitalisme globalisé. Est-ce qu'on peut avancer l'hypothèse que pour en finir avec la vitesse il faut en finir aussi avec le capitalisme ? Ces élites qui voyagent tout autour de la planète sont quand même assez situées socialement ?

V. K. : Si on creuse bien, on arrive nécessairement sur cette question. Mais il faut se méfier du capitalisme, on connaît sa plasticité et sa tendance à se reconfigurer sans cesse. Pour ma part, on est probablement à un stade où les grands opérateurs capitalistes vont se rendre compte de l'épuisement de la valeur vitesse dans les transports et donc se retourner nécessairement vers autre chose. Je ne vois pas la mort du capitalisme avec la mort de la vitesse. Je pense qu'on peut sortir des grandes mobilités réversibles et de l'optimisation du temps, tout en restant dans le capitalisme globalisé.

L. T., C. J. : Mais à un moment donné, n'y a-t-il pas une limite ? Ou est-ce que la vitesse atteint des limites qui finalement vont vers une croissance éternelle ? Optimaliser tout le temps ? Pour qui ? Pourquoi ?

V. K. : L'optimisation qui se pratique ici, c'est pour pouvoir produire plus vite au moindre coût, donc réaliser des nouveaux profits. Mon collègue Michel Bierlaire est professeur de mathématiques à l'EPFL, spécialisé dans les questions de transport. Un de ses grands sujets de recherche de ces dernières années est l'optimisation des tournées, des tournées par exemple des opérateurs postaux, des tournées des camions, des soins à domicile, etc. Le fond du problème est finalement le même : c'est toute une série d'adresses qu'on doit desservir et la question est de savoir comment on fait pour que ça aille le plus rapidement possible. On est toujours dans l'optimisation, on ne se pose jamais la question. Alors peut-être que pour les poubelles c'est moins important. Mais pour un domaine très important comme les soins à domicile, les enjeux sont tout de même différents. C'est quoi le temps juste qu'il faut passer avec les personnes qu'on va voir, que l'on va soigner, auxquelles on apporte une présence humaine ? Comment on fait ici ? On a toujours l'espoir que ces formes de technologie, ces modélisations, ces nouveaux *process* vont nous permettre de gagner encore un peu d'argent, de gratter un petit peu à gauche, à droite et que donc on va pouvoir continuer à optimiser puisque l'horizon est quand même de gagner de l'argent. On parlait de la communication à distance. Je pense par exemple à la télémédecine. Un médecin qui la pratique peut probablement prendre plus de patients, parce que la consultation peut sans doute être plus rapide... Mais bon, quoi qu'on fasse et quoi qu'on en dise, on est de nouveau toujours dans l'optimisation, et j'ai un peu l'impression qu'on l'a oublié. Alors peut-être que c'est parce que je n'ai pas assez d'imagination, mais j'ai le sentiment qu'on arrive bientôt au bout de cette recherche effrénée, parce que, à l'échelle de la personne, ça devient de plus en plus difficile à vivre. Il y a de plus en plus de résistances, on le sait, on peut le documenter. On observe d'ailleurs aujourd'hui qu'il y a de

plus en plus de gens qui changent de métier autour de quarante ans pour éviter le stress !

L. T., C. J. : Il nous semble que dans les années 60-70, si l'on prend des sociologues comme Jeremy Rifkin et son fameux ouvrage *La fin du travail*, il y avait une prophétie qui consistait à dire : on optimise bien sûr, mais pour une « juste cause », pour qu'il reste du temps libre à disposition. Et aujourd'hui, le temps dégagé n'est plus du temps libre. Il est un temps à remplir et à remplir selon des logiques et selon des principes qui sont des principes d'accumulation, de rentabilité, de performance. Qu'en dis-tu ?

V. K. : J'ai plutôt tendance à penser que c'est l'idée de progrès qui est morte, cette idée que la technologie va nous libérer de quelque chose, qu'elle va nous rendre du temps, qu'elle va nous permettre d'obtenir une meilleure qualité de vie. Cette idée n'est plus vraiment un horizon. Si on a gagné une demi-heure sur un *process*, on va rajouter autre chose. On ne va pas se dire que le temps gagné ainsi va nous permettre de travailler une demi-heure de moins. C'est une espèce de course vaine. En fait, tout se passe un peu comme si on avait collectivement perdu le sens des choses. Et par rapport à des choses importantes : Par rapport au bien-être de la population, par rapport à la lutte contre des inégalités ou par rapport à la résolution d'un certain nombre de problèmes sociétaux ou sociaux... Mais ne soyons pas complètement défaitistes. À ce propos, et pour illustrer tout cela par rapport à des questions de mobilité, vous connaissez la conjecture de Zahavi ?

L. T., C. J. : Tu veux parler des travaux de cet économiste qui s'est intéressé aux questions des temps de transport ?

V. K. : Oui tout à fait. Yacov Zahavi était un chercheur à la Banque mondiale dans les

années 1970 qui a montré que les déplacements de la vie quotidienne et particulièrement ceux entre le lieu de vie et le lieu de travail sont en fait constants et qu'ils sont dépendants de la vitesse de déplacement. Je m'explique. Zahavi avait compilé, dans les années septante, des données de mesure de la mobilité de la vie quotidienne dans des villes du monde entier. Il y avait des villes nord-américaines, des villes européennes, des villes d'Amérique latine, des villes africaines, des villes asiatiques... Zahavi s'est rendu compte qu'il y avait une espèce de constante. C'est-à-dire que partout dans le monde, on se déplace dans les villes à peu près entre une heure dix et une heure trente. Alors il y a des villes où c'est une heure trente de marche à pied et il y en a d'autres où c'est une heure trente de voiture. Mais ce que montre aussi Zahavi, c'est qu'on s'arrange en général pour habiter à une distance de son lieu de travail qui est compatible avec cette durée et cela, c'est aussi une constante. Ce qui veut dire aussi en corollaire, c'est que l'on ne va pas chercher à gagner du temps : on va chercher à aller plus loin parce qu'on reste toujours à cet horizon d'une heure et quart de déplacement entre l'habitat et son lieu de travail. Pour le formuler encore plus clairement, on peut dire que, avec l'accélération des moyens de transport, ce n'est pas le temps passé pour la mobilité qui diminue mais la distance parcourue qui augmente. Cette idée a été très critiquée parce que nous avons affaire à des moyennes générales, et c'est une critique évidemment recevable. On s'est aussi rendu compte que, depuis les années nonante, les budgets temps de transport ont commencé à augmenter, que ce n'était pas vraiment une constante, et que la conjecture de Zahavi est trop mécanique. Mais il n'empêche que le mécanisme sous-jacent est vraiment intéressant parce qu'il nous dit quelque chose sur le rapport au temps et à la vitesse : on ne va pas profiter d'un train qui va plus vite pour avoir un quart d'heure de plus pour les loisirs. Non, on va

tendanciellement utiliser ce surplus de temps pour aller habiter un peu plus loin parce que le terrain est moins cher, parce que le loyer est moins cher, ou encore pour d'autres raisons...

L. T., C. J. : Il y a déjà pas mal d'années, l'essayiste Paul Virilio, dans son ouvrage *Vitesse et politique* (1977), parlait de « dromocratie », c'est-à-dire de pouvoir de la vitesse. Dans cette perspective, peut-on soutenir l'idée qu'il existe des hiérarchies dans les mobilités, qui seraient présentes dans nos sociétés, et définiraient des catégories, des classes ? Pour décliner encore cette question, qui sont les rapides et qui sont les lents aujourd'hui ? Qui va vite ? Est-ce qu'il y a une sanction à être lent ?

V. K. : On ouvre là un gros chapitre. Il y a environ vingt ans, j'ai développé la notion de motilité. C'était justement pour pouvoir travailler sur l'aptitude à se mouvoir, donc aussi l'aptitude à être rapide ou lent de différentes manières et dans différents contextes. L'intérêt de ce concept était, entre autres, qu'il permettait de repérer les facteurs de différenciation sociale dans l'aptitude à se mouvoir en liant la possession d'un capital et les capacités. Cette notion permet de travailler les questions d'inégalités et elle nous montre déjà une chose : il y a différentes manières d'être rapide. Un exemple que j'aime bien donner à mes étudiants et à mes étudiantes c'est de leur dire la chose suivante : vous étudiez l'architecture, vous finissez vos études, puis vous ne trouvez pas tout de suite du boulot, mais à la longue vous en trouvez un. C'est un contrat à durée déterminée d'un an que l'on vous propose à Zurich, dans un excellent bureau. Vous avez tous vos amis à Lausanne, vos relations sociales, de couple, etc. Vous faites comment ? Dans les faits, il y a plein de possibilités. On peut dire non, je ne vais pas à Zurich. L'autre solution, c'est de déménager à Zurich. C'est ce qu'on aurait fait de manière quasi sûre

il y a encore trente ou quarante ans. C'est un choix qui implique quand même des coûts. Déménager à Zurich implique un déracinement et un réenracinement, donc une recomposition de ses relations sociales, l'apprentissage d'une nouvelle langue. Mais il y a encore une autre option, une option qui est peut-être la plus contemporaine. Une option qui consiste à dire : il y a un excellent réseau ferroviaire, l'abonnement général n'est finalement pas si coûteux, j'arrive à travailler dans le train, donc je pendule entre Lausanne et Zurich, et je négocie un jour de télétravail, éventuellement deux. Mais cette option suppose des aptitudes quand même particulières, l'aptitude à se concentrer dans un univers qui n'est pas forcément fait pour s'isoler, etc. Cela veut dire aussi avoir une profession, un travail où on peut effectivement utiliser les transports. Et puis il faut effectivement aimer voyager. C'est une forme d'aptitude à se mouvoir qui est certainement valorisée dans une société. Il y a souvent des logiques familiales qui entrent en jeu. Les pendulaires de longue distance sont souvent des pères de famille. L'impact sur le deuxième emploi du ménage, sur la scolarisation des enfants qui n'ont pas envie de déménager est un critère dans les choix.

L. T., C. J. : D'un point de vue sociologique, qui sont-ils ces grands pendulaires ? On est tenté d'imaginer que ce sont des gens qui sont au sommet de la dromocratie. Est-ce qu'on peut dire que les grands pendulaires sont des gens qui ont des statuts socio-économiques plutôt élevés ?

V. K. : Eh bien non, et on est parfois étonné des résultats de nos observations, En fait, les grands pendulaires sont plutôt des personnes qui ont des statuts qu'on pourrait qualifier d'intermédiaires. Ce sera plutôt le pied-à-terre, la birésidence qu'on trouvera en haut de l'échelle sociale. J'ai appelé ces formes de mobilité,

en référence d'ailleurs à Henri Lefebvre, les mobilités réversibles, elles se caractérisent par le fait de partir vite, de revenir vite pour que cela ait le moins d'impacts possible sur sa vie et la vie de couple ou la vie de famille. Mais il y a évidemment un accès à la réversibilité. Il faut de l'argent, il faut donc un minimum de prérequis. On a pu observer qu'il y a aussi des couples dans lesquels on n'envisage pas de ne pas passer la nuit ensemble. Cela produit des pendulaires de longue distance. Dans ce cas de figure, il n'est pas question d'avoir un pied-à-terre. On se retrouve tous les soirs, mais il y a plein de choses derrière. Il y a des questions de confiance, de représentation du couple. Dans les inégalités, il y a les questions de revenu. Il y a aussi des inégalités de genre qu'on a vu de façon très frappante. On voit des couples qui tiennent des discours égalitaires sur les tâches ménagères. Monsieur est pendulaire de longue distance. Donc au moment où il y a tout le boulot à faire, il n'est pas là, il est en train de rentrer, il est encore dans le train. À 19 h 30, il embrasse ses enfants et passe à table. Il y a aussi le fait que l'éloignement entre le domicile et le lieu de travail des femmes est souvent bien moindre que celui qui caractérise les hommes. Il y a une hésitation à s'éloigner trop en disant aussi s'il se passe quelque chose et que je dois revenir, comment ça se passe si je dois mettre deux heures pour rentrer ?

L. T., C. J. : Sur la base de ces observations et de ces constats, en en faisant une espèce de synthèse, tu soulèves en fait la question des liens entre mobilité et vitesse. Pour le dire simplement, c'est la mobilité qui crée la vitesse ou alors c'est la vitesse qui crée la mobilité ?

V. K. : Répondre à cela nous fait évidemment faire un crochet par la définition de la mobilité. Pour ma part, je ne le prends pas comme synonyme de transport ou de déplacement. Je pense qu'on n'a pas besoin du mot mobilité si c'est

pour parler de ce phénomène. À l'évidence, c'est devenu une espèce de mot-valise qui est utilisé à tort et à travers. Je reste plutôt sur une définition sociologique classique de la mobilité, entendue comme transformation de soi. Vous voyez que je reste quand même dans la signification qu'en donnait le sociologue américain Pitrim Sorokin dans les années 1940. Il disait que la mobilité sociale c'est une transformation de soi. Si on prend cette définition et qu'on l'applique, on arrive assez vite à la conclusion qu'on est probablement de moins en moins mobile, mais qu'on se déplace de plus en plus. C'est-à-dire que quelque part, migrer de Lausanne à Zurich, quand on trouve un boulot à Zurich, même pour un an, cela va occasionner une transformation de soi beaucoup plus importante que faire le pendulaire sur de longues distances tous les jours de la semaine et toutes les semaines du mois. Si on ne fait que penduler, on ne sera pas confronté à l'altérité culturelle, on ne sera pas confronté à un voisin qui parle suisse allemand, etc. Cette attitude, cette espèce de renfermement est peut-être dangereuse parce que la Suisse est faite de mosaïques, est composée de différences. Qu'est-ce que cela veut dire de ne plus connaître l'autre, de ne plus habiter chez lui ? Comment se fait l'interconnaissance si on n'entre pas dans la vie, dans les habitudes et dans la culture de l'Autre ? Si on prend un canton comme Fribourg, on peut constater que la majorité des habitants qui sont actifs dans ce canton vont travailler dans un autre canton. Sachant qu'en Suisse, le niveau cantonal est le niveau plus fort du fédéralisme, on peut se poser beaucoup de questions quant à la réalité des ancrages et des enracinements et des niveaux d'identification. J'ai un peu le sentiment que ce sont des questions que personne ne se pose. Ces réseaux de transports, avec les possibilités de réversibilité qu'ils ont produites, rendent la population sédentaire d'une certaine manière, en tout cas pas mobile. Ils ont donc énormément rétréci la Suisse !

L. T., C. J. : On parle beaucoup de mobilité douce, c'est un terme très à la mode. À ce propos, Est ce qu'il y a une vitesse douce comme on dit mobilité douce qui est un terme consacré ?

V. K. : Je pense que quelqu'un qui habite volontairement loin de son lieu de travail, qui télétravaille trois jours par semaine chez lui, qui a négocié avec son employeur pour qu'il puisse rester certains jours dans son quartier, son village... alors oui il y a une certaine douceur. Mais en même temps, tout cela est rendu possible parce qu'il y a l'immédiateté de la communication à distance, donc il y a la vitesse qui est très présente. Toujours. Au final, je ne sais pas si c'est doux. En fait, même dans une situation comme celle-là, il n'y a plus de frontière entre la vie privée et la vie professionnelle. Au niveau des sphères d'activité mais aussi au niveau spatial, tout se passe dans le même espace. Donc ça a l'air doux, mais je ne sais pas si ça l'est vraiment. Si ça l'est vraiment, c'est vécu comme tel, c'est recherché. Quand on engage des doctorants, la règle qu'on s'est donnée au labo, c'est d'imposer trois jours par semaine de présence au bureau, mais c'est une lutte.

L. T., C. J. : Est-ce que c'est une notion qui est encore pertinente de croire qu'il y a des gens qui sont lents ?

V. K. : Ce que je constate, c'est qu'il y a probablement un clivage générationnel. Moi je suis plus lent que des postdocs qui ont vingt ans de moins que moi. Je suis peut-être un peu obsolète technologiquement. Mais intuitivement, j'ai l'impression que ça se renouvelle. C'est-à-dire que le différentiel de vitesse continue à exister. Mais on est quand même de plus en plus rapide, c'est-à-dire que le lent d'il y a trente ans est beaucoup plus lent que le lent aujourd'hui.

L. T., C. J. : L'actualité récente nous montre que la limitation de vitesse à 60 ou 80 kilo-

mètres à l'heure sur les autoroutes en cas de congestion fait de plus en plus débat. Qu'en dis-tu ?

V. K. : Je défends tout à fait la pertinence de ces limitations. J'ai envie de dire : Arrêtons d'avoir des modes de vie qui au quotidien sont tendus par les potentiels de vitesse qui nous entourent. C'est à partir de 60-80 kilomètres/heure qu'on a la plus grande capacité à se déplacer collectivement. C'est là qu'on peut faire passer le plus grand nombre de voitures sans qu'il y ait un embouteillage. L'autre chose, c'est que si on roule à 80, ça change complètement ses patterns de mobilité réversible. On retrouve du territoire, on retrouve peut-être plus de proximité. C'est ça le raisonnement qu'il faut avoir et qu'il faut défendre. Ce que je voulais dire, c'est qu'en réduisant la vitesse, on arrivait à retrouver peut-être davantage de modes de vie un peu plus axés sur la proximité et un peu moins sur la réversibilité.

L. T., C. J. : On sait que tu travailles depuis quelques années sur les grands marcheurs urbains, sur ces personnes qui se déplacent surtout à pied. Est-ce qu'après tout, la seule mobilité douce ne serait peut-être pas la marche ?

V. K. : La marche reste le premier moyen de transport en milieu urbain. Les ingénieurs de la circulation l'ont découvert il y a quelques années. Avant, la marche n'était pas considérée. Elle n'était même pas documentée, quantifiée. Il n'y avait aucune mesure. Si on reprend l'idée de mobilité comme transformation de soi, il y a beaucoup plus d'opportunités de le faire à pied. À travers la rencontre, à travers le fait que, de façon continue, on peut tout d'un coup voir son regard attiré par une personne, par un commerce et y aller alors que ce n'était pas prévu, etc. Quelque part en marchant, on est quand même beaucoup plus mobile qu'en étant assis dans une voiture ou dans un train.

L. T., C. J. : La vitesse est-elle politique ?

V. K. : J'ai l'impression que ce n'est pas la vitesse en tant que telle qui est politique, mais la vision des moyens de transport, qui est devenue très partisane au fil du temps. Le vélo, c'est aujourd'hui l'expression d'un mode de vie vert pour beaucoup de gens. Il y a trente ans, c'était un mode de transport de pauvres. L'automobile est devenue un objet de distinction sociale. C'est assez puissant et la droite s'est mise à défendre l'automobile en ville alors que ce n'est pas vraiment un objet. J'aime bien dire quand on me pose la question que c'est faire fausse route que de commencer un débat partisan sur les moyens de transport. Et puis on peut être surpris parfois : j'ai eu l'occasion récemment de me retrouver face à une assemblée de banquiers genevois plutôt haut placés, dans le cadre d'une enquête. Et quelle n'a pas été ma surprise de voir qu'ils sont tous arrivés en posant leur casque à vélo sur la table !

L. T., C. J. : *Quid de la prospective dans les rapports entre mobilité et vitesse ? Peut-on imaginer des scénarios tangibles pour dessiner les contours de la mobilité et de la vitesse dans les prochaines décennies ?*

V. K. : C'est une question complexe que vous me posez là ! J'ai participé à un exercice de prospective il y a quelques années dans le cadre de travaux qui étaient associés à la COP 21. C'est un travail qu'on avait fait en 2004. Le but était d'élaborer des scénarios sur les modes de vie et la mobilité à l'horizon 2050, et ceci pour la France. Il y a un groupe de prospective qui s'est créé avec des moyens assez importants et qui a fonctionné un peu à la façon des conférences de consensus du GIEC. On était une dizaine, il y avait un économiste, il y avait un spécialiste des nouveaux moyens de transport, il y avait un directeur d'un institut de sondage qui nous a fait des sondages. On a progressivement

convergé à partir d'un état de l'art assez extensif. Au niveau de la prospective et d'un certain nombre de travaux scientifiques, on a réussi à identifier trois scénarios d'évolution de la mobilité. Le premier était intitulé « Ultramobilité ». Il est fondé sur l'idée qu'on continue toujours plus vite, toujours plus loin en passant à l'électrique. Mais la mobilité réversible reste toujours centrale : communication à distance à outrance, avec derrière aussi l'appareil spatial, donc la métropolisation continue, la concentration des emplois, etc. Le deuxième scénario avait pour nom « Altermobilité ». Il dessine un monde dans lequel la mobilité continue à être une valeur cardinale, mais plus en recourant prioritairement à la voiture et à l'avion. Ici on passe aux transports en commun pour pouvoir utiliser son temps et l'optimiser d'une autre manière. Le troisième scénario qui, soit dit en passant, faisait rigoler tout le monde à l'époque, avait été appelé « Proximobilité ». Dans cette configuration, la mobilité cessait d'être une valeur partagée et les personnes ne se déplaçaient quasiment plus. C'étaient les objets qui se déplaçaient et qui venaient en quelque sorte aux humains. C'est l'ère du télétravail et du téléachat généralisé. Et puis dans le ciel il y a des drones qui nous amènent les objets qu'on a achetés, etc. Toute une série de labos californiens travaillaient d'ailleurs sur ces idées. Cela faisait rire tout le monde donc... Et puis est arrivé l'impensable, il y a eu le Covid-19... J'ai beaucoup pensé à Proximobilité à l'époque du Covid parce que finalement on s'y est tous mis à ce scénario. En relisant ce qu'on avait écrit dans ce groupe, c'était assez exactement ce qu'on avait prédit qui s'est réalisé en automne 2019. Alors ce troisième scénario était le seul qui permettait d'atteindre les objectifs du futur Accord de Paris dans le domaine de la mobilité, il était le plus vertueux d'un point de vue environnemental, mais il paraissait malgré tout totalement utopique. Cette anecdote nous montre que l'exercice de la prospective est très difficile en fait. Et, davantage, que l'avenir de

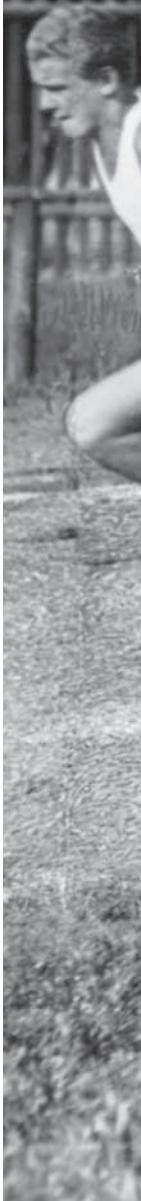
la mobilité n'est en fait écrit nulle part. Je ne sais pas qui aurait pu imaginer il y a vingt ans qu'on aurait tout ce matériel électronique dans nos poches et que ça marquerait considérablement notre rapport au temps et à l'espace. Personne en fait. J'imagine que l'avenir va être marqué par d'autres dispositifs dont on n'a pas idée aujourd'hui. On l'a vu avec le Covid. Il a produit une accélération du télétravail qui est absolument sans précédent. Il s'installe dans les modes de vie de façon durable. On n'a pas pu le prédire. Le télétravail était déjà en discussion avant. On aurait mis vingt ans à arriver sans cette pandémie.

L. T., C. J. : Pour rester dans le domaine du matériel électronique, on a l'impression que les objets technologiques sont toujours articulés sur deux choses : le contrôle, y compris le contrôle des personnes, et puis des choses qui ont à voir avec la vitesse et l'espace...

V. K. : Oui, sans doute. En même temps, on en revient à ce qu'on se disait au début de cet entretien ; j'ai l'impression qu'on arrive au bout d'un cycle, que cette hyperréversibilité permise par la vitesse de l'avion pour aller à Florence par exemple séduit peu dans les jeunes générations. Ou de moins en moins. À ce propos, j'aimerais encore vous livrer une anecdote intéressante. Il y a quelques années de cela, une grande entreprise genevoise s'était vantée d'avoir complètement changé sa stratégie concernant la présence

du personnel au bureau, et cela un peu avant tout le monde. Cela avait été très médiatisé à l'époque. Et puis petit à petit on n'a plus rien entendu de cette expérience qui m'intéressait à beaucoup d'égards. Je me suis dit après six mois, c'est quand même assez intéressant, je vais prendre contact. Ce qui s'est passé, ce qui s'est déduit de cette innovation, c'est quelque chose qu'ils n'avaient pas imaginé. En fait, quand on offre du télétravail à raison de trois à quatre jours par semaine, eh bien les gens déménagent. Et dans le cas présent, il y en a qui sont partis au fin fond de la vallée de l'Arve, d'autres qui sont allés s'établir en Valais, etc. Alors quand on a commencé à faire le bilan carbone de cette affaire, on s'est rendu compte que c'était bien pire qu'avant. Alors évidemment les promoteurs de l'expérimentation se sont tus... J'aime cette anecdote parce que cette histoire est au cœur du paradoxe de notre affaire. C'est-à-dire que les gens qui ont eu cette opportunité, qui ont eu cette liberté, eh bien ils ont suivi évidemment la logique de leur bien-être. Ils avaient peut-être déjà un chalet en Valais, alors ils ont vu l'opportunité de s'y installer, pour vivre mieux, pour retrouver un temps de loisir et un temps de vie plus riche et plus agréable... Mais quand ils reviennent au travail, quand ils sont revenus à Genève, on est retombé dans autre chose, dans une espèce d'hyperaccélération du temps. Et cet effet complémentaire, ce revers de la médaille est, au niveau social et environnemental, très clairement négatif.

Voir et entendre



QUANDO SI POTEVA VINCERE UNA GARA DI VELOCITÀ STANDO FERMI IL PIÙ A LUNGO POSSIBILE

MARCO MARCACCI

L'uso della velocità nello sport riveste talvolta aspetti paradossali e si trasforma nel suo contrario – la lentezza – e in qualche caso addirittura nell'immobilità. È il caso in una disciplina del ciclismo su pista: la prova individuale di velocità, detta anche sprint. Con partenza da fermo, i concorrenti compiono due o più giri di pista, a seconda della lunghezza dell'anello del velodromo. Vince ovviamente chi taglia per primo la linea del traguardo e ogni sfida si decide al meglio delle tre manches. Se sugli ultimi 200 metri (cronometrati) si superano i 60 km orari, buona parte della distanza viene coperta ad andatura lentissima, compresa l'eventualità di una completa immobilità. Uno degli espedienti tattici per vincere le gare di velocità consiste – o per meglio dire consisteva, come vedremo in seguito – nello stare fermi senza mettere piede a terra per costringere l'avversario a passare davanti.

Si tratta del *surplace*, termine francese di uso corrente anche in italiano. Il concorrente che per sorteggio deve partire davanti può ricorrere al *surplace* per costringere il rivale a sorpassarlo. In effetti, come nelle volate del ciclismo su strada, chi parte davanti e tira la volata si trova in posizione sfavorevole, rispetto a colui

che può sfruttare al massimo l'aspirazione del ciclista che lo precede per poi superarlo negli ultimi metri.

A parte rarissimi casi, nessun corridore cerca di vincere una gara di velocità scattando a pieno regime sin dai primi metri. Almeno il primo giro si compie di solito molto lentamente: i concorrenti si studiano e il ricorso al *surplace* può servire anche a sfiancare psicologicamente il rivale. Per questo motivo, le gare di velocità sono state a lungo competizioni eminentemente tattiche, nelle quali molto si giocava sull'attesa, sull'osservazione dell'avversario e sul fattore psicologico. Le caratteristiche delle biciclette per la pista, in particolare lo scatto fisso, « facilitano » lo stare in equilibrio fermi ma il *surplace*, soprattutto quando dura decine di minuti, è un esercizio impegnativo fisicamente, come pure mentalmente per la forza di volontà che richiede.

Quasi certamente praticato sin dagli esordi del ciclismo su pista, il *surplace* ha avuto i suoi anni di maggior intensità nella seconda metà del XX secolo, quando gli assi della velocità si chiamavano Oskar Plattner, Jan Derksen, Michel Rousseau, Sante Gaiardoni, Patrick Sercu, ecc. e soprattutto Antonio Maspes (1932-2000). Il campione milanese ottenne una

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.127

serie impressionante di successi negli anni Cinquanta e Sessanta, compresi sette titoli mondiali nella velocità. Era ritenuto uno dei più scaltri utilizzatori del surplace per sfiancare gli avversari. Era stato soprannominato il « re del Vigorelli »¹, dal nome dello storico velodromo semicoperto di Milano, dove Maspes era di casa e dove ottenne numerosi successi.

Ai tempi di Maspes, i surplace di 20-30 minuti non erano rari. Uno dei più celebri si svolse sul velodromo di Oerlikon (Zurigo) il 27 agosto 1961, durante la finale dei campionati del mondo. Maspes, che sfidava il francese Michel Rousseau, s'immobilizzò in una minuscola zona d'ombra della pista, costringendo il rivale a fermarsi in pieno sole. Esausto e grondante sudore, il francese fu costretto a ripartire dopo 26 minuti: Maspes lo rimontò e lo batté facilmente. Nella seconda prova, Rousseau ormai demoralizzato e « cotto », dovette concedere a Maspes la vittoria finale².

Il caso appena citato ci suggerisce come anche la posizione precisa dove ingaggiare il surplace fosse scelta talvolta con accuratezza. A dire il vero, non solo per tattica di gara, bensì anche tenendo conto di strategie pubblicitarie e di marketing. Pare che tale espediente sia stato fortemente incoraggiato da Giovanni Borghi, un industriale italiano a capo di un'azienda che produceva frigoriferi e cucine, la Ignis di Varese, pure sponsor negli anni Cinquanta e Sessanta di una squadra ciclistica che portava il nome dell'azienda. Borghi arruolò Maspes nel suo team nel 1958 e lo incitò a posizionarsi per i surplace in modo da rendere ben visibili per fotografi e cameramen i banner pubblicitari della Ignis posti a bordo pista³.

Anche la fotografia qui riprodotta potrebbe far supporre una strategia comunicativa a scopo pubblicitario. Scattata durante i campionati italiani su pista il 7 luglio 1966 sul velodromo Vigorelli a Milano, ritrae due ciclisti in surplace⁴: il posizionamento dei pedali e soprattutto quello

delle ruote anteriori ci indica che i due sono fermi sul posto. Hanno una postura praticamente identica ad alcuni metri uno dall'altro al bordo esterno della pista. Tra i due, a occupare il centro dell'immagine, un gigantesco striscione pubblicitario per i pennelli Cinghiale, una nota azienda italiana che dal 1945 produce materiali per l'edilizia. Anche se la scelta di quella porzione di pista fosse stata casuale, per ritrarre i due corridori era necessario inquadrare il banner a bordo pista con una conseguente spinta pubblicitaria per l'azienda in questione.

I successi e l'esempio di Antonio Maspes, che dal 1955 deteneva il primato del surplace più lungo in gara (32')⁵, sembra aver stimolato soprattutto i pistard italiani. Il 12 agosto 1967, durante le prove di selezione per i campionati del mondo, Angelo Damiano e Sante Gaiardoni s'immobilizzarono sulla pista di Como per 48' e 27", dopodiché Gaiardoni fu costretto a ripartire davanti e perse la gara⁶. Il record di durata di un surplace in una competizione ufficiale è detenuto dal 1968 dall'italiano Giovanni Pettenella (1943-2010), campione olimpico di velocità nel 1964 e che fu in seguito un importante dirigente della Federazione ciclistica italiana. Nella semifinale dei campionati italiani, il 27 luglio 1968 sul velodromo di Varese, Sergio Bianchetto, al quale era toccato partire davanti, iniziò un surplace per costringere Pettenella a superarlo. Dopo un'ora e tre minuti di immobilità in sella, Bianchetto, allo stremo, ebbe un collasso e cadde svenuto sulla pista. Poté riprendersi e disputare la seconda manche, nella quale Pettenella vinse facilmente⁷. Il primato mondiale, ottenuto però fuori gara in una sorta di esperimento scientifico-sportivo, è di 2 ore, 6 minuti e 15 secondi, stabilito nel 1975 da un altro italiano, Francesco Del Zio, sul velodromo olimpico di Roma⁸.

Per vari motivi, il ricorso al surplace nelle gare di velocità è quasi caduto in disuso. I rapporti montati oggi sulle biciclette da pista sono molto più potenti e se un corridore si ferma, rischia di avere difficoltà a ripartire⁹.

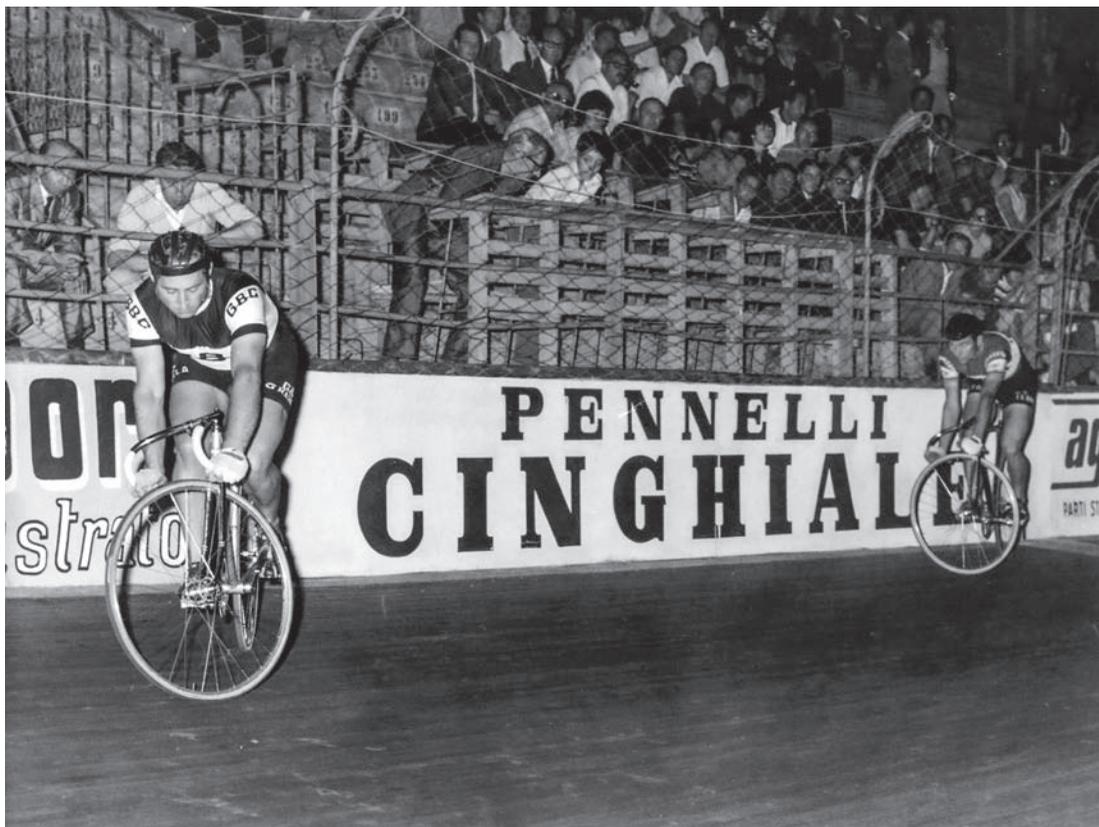


Figura 1 Campionato italiano di ciclismo su pista, Milano, luglio 1966: due ciclisti durante un surplace durato 17' e 15".
© Fotografo: Garriboli, Publifoto Milano.

Inoltre, le competizioni sono diventate più tecniche: il tutto si gioca sulla potenza, l'aerodinamica e molto meno sulla tattica. Senza dimenticare che le esigenze di programmazione degli eventi sportivi mal si conciliano con eventuali surplace che durano decine di minuti. Per questo motivo, la loro durata massima è stata dapprima ridotta a 3 minuti. L'attuale regolamento UCI per le gare di velocità (versione 2023) autorizza al massimo due surplace in ogni prova, della durata massima di 30 secondi ognuno.

Trascorso il mezzo minuto, lo starter invita il corridore che si trova davanti a ripartire e se non ottempera assegnerà la vittoria all'avversario¹⁰.

Forse, l'accelerazione delle cadenze – quindi, in un certo senso, della velocità – nelle competizioni sportive sembra aver avuto ragione anche del surplace, consegnandolo alla storia del ciclismo su pista. Oggigiorno, è praticato in competizione, per alcuni secondi, quasi soltanto dai concorrenti di trial, per la scelta della traiettoria migliore per superare gli ostacoli.

Biografia: Marco Marcacci. Laureato in storia presso l'Università di Ginevra, dove ha lavorato come ricercatore e insegnato Storia dell'educazione fisica e dello sport. Da tempo attivo come redattore e ricercatore indipendente, è autore di numerose pubblicazioni, in francese e in italiano, sulla storia politica, culturale, educativa e sportiva del XIX e XX secolo. Sulla storia dello sport ha curato tra l'altro il volume *Storie di montagna. 100 anni UTOE Bellinzona* (2019).

Notes

¹ PIVA Stefano, *Il re del Vigorelli. Antonio Maspes sette volte campione*, Azzano San Paolo, Bolis, 2020, 122 p.

² PIVA Stefano, *Il re del Vigorelli...*, pp. 68-69.

³ PIVA Stefano, *Il re del Vigorelli...*, p. 49.

⁴ I nomi dei due ciclisti non sono indicati nella didascalia originale. Il ciclista sulla sinistra è quasi certamente Sante Gaiardoni e l'altro dovrebbe essere Sergio Bianchetto, che si aggiudicò il titolo di campione italiano; secondo la didascalia sul retro della foto, il surplace è durato 17'15". Si veda anche *La Stampa*, 08.07.1966.

⁵ PIVA Stefano, *Il re del Vigorelli...*, pp. 34-35.

⁶ *La Stampa*, 13.08.1967.

⁷ *La Stampa*, 28.07.1968.

⁸ <http://www.museociclismo.it/fr/articles/5752-Record-mondiale-surplace+di+Francesco+Del+Zio/index.html> (consultato il 15.05.2024).

⁹ <https://www.surplace.it/index.php/tecnica/il-surplace> (consultato il 17.05.2024).

¹⁰ *Règlement UCI du sport cycliste. Titre III Epreuves sur piste*, § 3.2.039bis, <https://fr.uci.org/reglements/3MyLDDrwJCJJ0BGGOFzOat#titre-iii-epreuves-sur-piste> (consultato il 17.05.2024).

L'ARCHIVIO FOTOGRAFICO VINCENZO VICARI

DAMIANO ROBBIANI

MANUELA MAFFONGELLI

Lugano ha la sua memoria di immagini nel fondo del fotografo Vincenzo Vicari (1911-2007), conservato presso l'Archivio storico della città, che è stato al centro di un progetto di conservazione e valorizzazione in collaborazione con Memoriav, la rete nazionale per la salvaguardia del patrimonio culturale audiovisivo.

Con i suoi 300 000 scatti, il fondo è il più adatto al racconto dei decenni cruciali che vanno dal 1936, anno di apertura del primo atelier di Viale Carlo Cattaneo, alla fine degli anni Ottanta. Dalla cronaca alla pubblicità, dal reportage alla moda, dallo sport allo spettacolo, dall'arte alle attività produttive, dall'urbanizzazione alla ruralità, dalle foto aeree ai primi film di famiglia: sono questi gli aspetti umani e sociali che possono essere raccontati in un viaggio unico attraverso il Ticino del Novecento, un paese in movimento, una realtà che cambia.

Tra il 2020 e il 2021 un vasto progetto espositivo ha coinvolto istituzioni e associazioni attive a diverso livello sul territorio cantonale, tra le quali il Museo d'arte della Svizzera italiana (MASI). Cinque mostre sono state affiancate dalla pubblicazione del volume monografico *Vincenzo Vicari fotografo. Il Ticino che cambia*, realizzato in coedizione in italiano dalle Edizioni Casagrande di Bellinzona e in tede-

sco dalla casa editrice zurighese Scheidegger & Spiess. Inoltre è stato realizzato il sito internet vincenzovicari.ch, che permette di accedere a un archivio digitale di oltre 5 000 scatti geolocalizzati.

Descrizione delle immagini

Nell'aprile del 1937 si disputò a Lugano la seconda edizione di una staffetta podistica tra le vie della città, denominata Campionato luganese di staffetta. Le squadre composte da otto frazionisti dovevano percorrere un tracciato di circa 3 km con partenza in Piazza della Riforma e arrivo alla palestra comunale in Via Pretorio. Questo genere di manifestazione,



Figura 1 Nell'aprile del 1937 si disputò a Lugano la seconda edizione di una staffetta podistica tra le vie della città.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.131

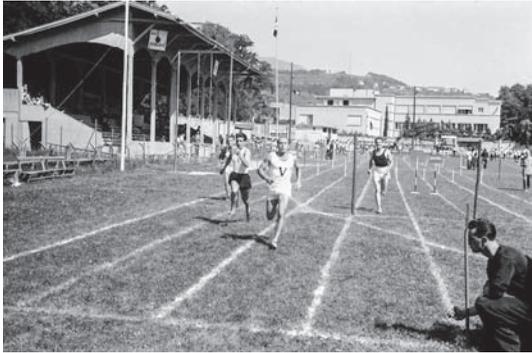


Figura 2 Nel 1942 nasce la Federazione sportiva.



Figura 3 La gara motociclistica Lugano-Monte Brè fu la prima competizione in salita della Svizzera italiana organizzata dall'Unione Sportiva Ceresio.



Figura 4 Nel settembre del 1952 si svolse nelle acque del Ceresio la XX Traversata internazionale del golfo di Lugano.

organizzata dalla sezione atletica del Football Club Lugano, veniva proposta per promuovere l'atletica leggera come già fatto anche in altre località svizzere (Zurigo, Berna, Losanna e Bellinzona). Delle quattro squadre al via vinse la rappresentativa della Virtus Locarno, che si lasciò alle spalle gli staffettisti del FC Lugano e le due squadre della sezione ginnastica federale di Lugano.

Nel 1942 nasce la Federazione sportiva cattolica ticinese, allo scopo di curare i corsi d'istruzione preparatoria ginnica e sportiva volontaria destinati ai giovani ticinesi. Due anni più tardi il sodalizio mutava il proprio nome in Associazione sportiva ticinese (ASTI) e nel giugno del 1945 organizzò il primo convegno con prove di ginnastica artistica e atletica. Al via delle numerose gare in programma per la giornata (pentathlon, triathlon, corse di 100, 1 000 e 3 000 m, staffette e prove di ginnastica artistica) parteciparono 700 ragazzi provenienti da tutto il Cantone, che sfilarono in corteo per le vie della città.

La gara motociclistica Lugano-Monte Brè fu la prima competizione in salita della Svizzera italiana organizzata dall'Unione Sportiva Ceresio. Disputatasi 14 volte tra il 1913 e il 1951, la Lugano-Monte Brè si snodava su un percorso di curve fra rocce e vigneti lungo 8 km. La fotografia di Vincenzo Vicari risale alla tredicesima edizione, svoltasi il 4 maggio 1947 con 67 iscritti al via. La vittoria andò allo zurighese Hans Kaufmann su Velocette 350, che realizzò il nuovo record di ascesa in 7'22"4. L'Unione Sportiva Ceresio nacque nel 1910 e inizialmente si dedicò al velocipedismo. In seguito, si concentrò sul motociclismo (nel 1949 muterà il proprio nome in Moto Club Ceresio) e nel 1914 fece parte dei club fondatori della Federazione motociclistica svizzera.

Nel settembre del 1952 si svolse nelle acque del Ceresio la XX Traversata internazionale del golfo di Lugano, gara di fondo di circa 2000 metri con partenza dalla Conca d'Oro a Paradiso e arrivo al Casinò Kursaal.



Figura 5 Il 29 e 30 agosto 1953 il Velo Club Lugano si fece promotore dell'organizzazione Campionati del mondo di ciclismo su strada.

Vi parteciparono oltre 50 nuotatori svizzeri e italiani e a vincere la gara fu l'olimpionico Walter Schneider (SC Zürich) in 29'14", seguito da Beni Truttmann (Nuoto sport Locarno) e Guido Anghileri (Canottieri Lecco); prima donna al traguardo fu Susy Vaterlans di Thalwil. La Traversata nacque nel 1932 come gara di fondo organizzata dalla Società Nuoto Lugano ed è ormai un appuntamento fisso della chiusura della stagione natatoria estiva.

Il 29 e 30 agosto 1953 il Velo Club Lugano si fece promotore dell'organizzazione dei Campionati mondiali di ciclismo su strada. Il tracciato della gara, con partenza e arrivo all'

aeroporto di Agno, si snodava su 15 km toccando i comuni di Massagno, Vezia, Cadempino, Manno e Bioggio; a far selezione l'impegnativa salita della Crespera. I dilettanti lo dovevano percorrere 12 volte, mentre i professionisti 18, per un totale di 270 km. Le nazioni presenti alla via erano: Germania, Gran Bretagna, Australia, Austria, Belgio, Spagna, Francia, Olanda, Italia, Lichtenstein, Lussemburgo e Svizzera, con Ferdi Kübler, già campione del mondo nel 1951, come punta di diamante. A trionfare fu l'italiano Fausto Coppi. L'archivio di Vincenzo Vicari conserva numerose immagini della rassegna iridata, di cui diverse fotografie aeree.

Biografie: Damiano Robbiani. È archivista diplomato e collaboratore scientifico presso la Divisione cultura della Città di Lugano e conservatore del Museo del Malcantone. Ha conseguito un dottorato in Storia medievale presso l'Università di Friburgo (Svizzera) e nel 2011 un MAS in Conservazione del patrimonio monumentale. Le sue pubblicazioni trattano temi di storia delle istituzioni urbane e di storia locale.

Manuela Maffongelli. Laureata in Storia presso l'Università di Neuchâtel (2008). In seguito si è occupata principalmente di storia delle donne e di storia sociale. Oggi è storica presso la Divisione cultura della Città di Lugano e svolge un dottorato sulla storia dello sport femminile in Ticino presso l'Università di Losanna.

S'INITIER À LA VITESSE: LES EXPÉRIENCES DE JULES JACOT-GUILLARMOD PAR L'ÉCRIT ET LA PHOTOGRAPHIE (1890-1910)

LAURENT TISSOT

Comment s'initie-t-on à la vitesse et comment l'exprime-t-on ? Les questions peuvent paraître banales tant la vitesse est aujourd'hui constitutive de nos vies à la fois métaphore de la modernité et transformatrice des modes d'existence, même si elle est aussi contestée¹. Sous leur banalité, elles prennent cependant un sens inédit si on les examine sous un angle plus personnel : celui d'un amateur acharné de la marche à pied, du vélo, de la voiture, du ski et du patin mais aussi de cheval, de bateau. Il nous servira de fil conducteur pour mesurer les multiples configurations que cette initiation prend selon les séquences temporelles et les usages auxquels elle se réfère.

Né le 24 décembre 1868 à La Chaux-de-Fonds et mort le 5 juin 1925 dans le golfe d'Aden, le médecin Jules Jacot-Guillarmod est surtout connu comme alpiniste, pour ses ascensions dans les Alpes suisses et surtout pour sa participation à deux expéditions dans l'Himalaya². Il a donné de nombreuses confé-

rences sur ses expéditions et régulièrement publié des articles dans des journaux et magazines suisses ainsi qu'un ouvrage relatant ses expériences³. Passionné de photographie, il n'a cessé non plus de représenter son existence mêlant fêtes de famille, activités professionnelles, service militaire, expéditions et vacances. Quelque douze mille photographies sur plaques de verre, dont près de quatre mille cinq cents ont été numérisées, composent le fonds⁴. En plus de ces sources photographiques, Jules Jacot-Guillarmod laisse un journal personnel comptant plus de six mille pages réparties dans septante-quatre carnets qu'il a tenus quotidiennement de 1885 à sa mort en 1925⁵.

À l'aide de ces sources, il est possible d'analyser les sentiments qu'il a ressentis dans les différents modes de transports utilisés pour ses déplacements quotidiens tant pour son travail, ses occupations sociales que ses loisirs. Véritable technophile et rempli de la certitude que tout progrès est bon, Jules déploie une fascination

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.135

pour ce qui peut améliorer l'existence humaine. En libéral convaincu, il est à l'affût de toutes les innovations qui permettent de se mouvoir physiquement dans un monde encore très cloisonné. La vitesse devient un élément clé dans sa propre vie, dépendante d'une mobilité individuelle. Il ne rechigne jamais devant l'effort ni ne se décourage pour surmonter les difficultés auxquelles il se heurte mais comprend que cette obstination n'est pas sans danger ni perte de... temps. C'est cette accumulation de moyens, si ce n'est cet encombrement, mêlés à une vie très active qui nous intéresseront ici. Au tournant des XIX^e-XX^e siècles, il se trouve partagé entre trois « passions » qui l'animent presque en même temps : l'usage du vélo, de l'automobile et du ski, modes de déplacement qui révèlent tous une approche particulière de la vitesse. L'emploi du premier requiert la force physique, le deuxième la capacité technique et le troisième l'agilité. Dans chacun de ces cas, l'appréhension de la vitesse suscite chez Jules des sentiments contrastés.

Du vélo...

Le vélo est omniprésent dans son journal. Il en fait état pour la première fois le 22 juin 1890. Jusqu'en 1925, il y est mentionné mille cent huit fois. C'est dire son importance. L'aspect utilitaire est primordial mais son usage pour les loisirs est récurrent, il tient à le partager avec ses proches, son épouse Madeleine notamment.

Préparant un doctorat en pharmacologie à l'Université de Lausanne, il ne cesse d'arpenter les routes, parfois seul mais souvent avec d'autres camarades. Le 24 juin 1894, un dimanche, il relate une excursion à la Vallée de Joux⁶ :

« Levé à 3h. [...] Filé pour la vallée du Lac de Joux. À l'Église de Prilly, on attend Nicole et Meyer qui viennent avec nous. Filé pour Morges, Aubonne, Gimel, le Marchairuz. Bonne suée jusqu'au col. On y redéjeune pour 60 cts. Descente rapide sur la vallée où on ne peut pas monter sur sa machine partout. On

sème Meyer qui finira par s'érafler un genou. Arrivé à la vallée vers 9 heures au Sentier [...]. Reparti à 3h pour le Pont avec quelques gouttes de pluie [...] filé sur le Molendruz (7h). Belle route jusqu'à Mont-la-Ville et plus bas, au fond jusqu'à Lausanne. Arrêté deux fois pour troubler une absinthe à L'Isle [...]. Cuarnens, La Chaux, Cossonay. Arrêté là. Boire une tasse de thé chez une tante de Monsieur Pinard. Nicole nous rattrape et monte boire aussi du thé. Descendu par Aclens, Gollion, Bussigny, Renens, Prilly et Lausanne jusqu'à 9 1/4. »

L'équipe mêle facilement pédalage et absinthe sans se priver de... thé quand il le faut. Mais la randonnée n'est possible que si le mode de déplacement le permet. La vitesse est omniprésente – les routes sont bonnes, la descente est rapide même dangereuse à certains endroits, on sème un camarade qui s'étale, les arrêts sont fréquents – mais tout cela demande un levé tôt... 3 heures du matin et un retour tardif à 21 h 30. Si la vitesse est constitutive de l'usage du vélo, elle est plus ou moins maîtrisée. On sent Jules partagé entre l'audace et la prudence tout en savourant la liberté qu'offrent ces déplacements.

Autre exemple d'apprentissage de la vitesse. Alors qu'il est médecin à Corsier près de Genève, il part en excursion avec d'autres collègues alpinistes pour grimper le Pic de Marcilly (1999 mètres) en Haute-Savoie. Le projet est de se rendre à vélo à la gare de Bonne puis de prendre le train jusqu'à Mieussy puis le tram jusqu'à Taninges, d'y passer la nuit et d'atteindre le sommet le lendemain⁷. Or le trajet à vélo s'avère plus beaucoup plus rapide que prévu et amène le groupe d'alpinistes à changer d'option⁸.

« [P]arti [de Corsier] pour Douvaine en vélo ; [...] Été acheter des provisions avec Joseph Chauméty puis à 6h. On part pour Bonne [sic] par Machilly, St-Cergues, Bonne. Là on voit qu'on a ¾ d'heure à attendre le train et on se décide à aller jusqu'à ce qu'il nous rattrape. Monté à St-Jeoire puis à Mieussy où on arrive une heure avant lui. Remisé nos vélos dans une pinte [...] »



Figure 1 Pause sur les rails entre Bonne et Mieussy, 18 mai 1901. © BVL – Fonds JJG.

Cette photo est symbolique puisqu'elle traduit la capacité du vélo à faire mieux que le train en vitesse, ce qui rend l'attente en gare superflue. On y voit les deux camarades de Jules faire une pause sur la ligne de chemin de fer sans peur d'être rattrapé par le train vu l'avance qu'ils ont prise. La vitesse ne devait pas atteindre 30 km/h, mais elle suffit à démontrer la puissance de la bicyclette. La modernité ne s'inscrit plus dans le chemin de fer mais dans le véhicule à deux roues, mû par la seule force physique qui libère de la rigidité ferroviaire.

... à l'auto

Il n'est pas étonnant que Jules s'intéresse durant l'année 1900 à l'automobile. Il maîtrise la vitesse grâce à une utilisation quotidienne de la bicyclette. De ce point de vue, la transition se fait sans heurt même s'il ne s'attarde pas vraiment sur les raisons d'un achat. Il acquiert sa première automobile le 8 décembre 1900,

une Clément provenant de l'usine de Levallois-Perret qu'il a visitée le mois précédent lors d'un séjour à Paris⁹. C'est une voiturette équipée d'un moteur De Dion de 2,25 CV monté à l'arrière et entraînant l'essieu arrière.

Dans son journal, voici ce qu'il écrit à la réception du véhicule :

« Laissé trois bidons avec l'emballage à la gare. Bu un verre à la gare, fait constater que la machine n'est pas plombée et qu'il y manque les coussins. Partis vers 3 1/4 et filé par Machilly ; on s'y arrête et boit un grog puis on commence la montée. Une panne ; qu'on arrange séance tenante puis bien repartis et en grande vitesse par tous les villages [...] »

Certes, il ne précise pas ce qu'est une « grande vitesse », 20 km/h à l'heure, peut-être moins, soit inférieur aux trains qu'il fréquente et au vélo qu'il utilise tous les jours. Reste que pour lui, si la vitesse est importante compte tenu de ce qu'il avait déjà pu expérimenter, sa fascination pour l'aspect mécanique joue un rôle central. En 1900, la fabrique Clément occupe trois cents ouvriers

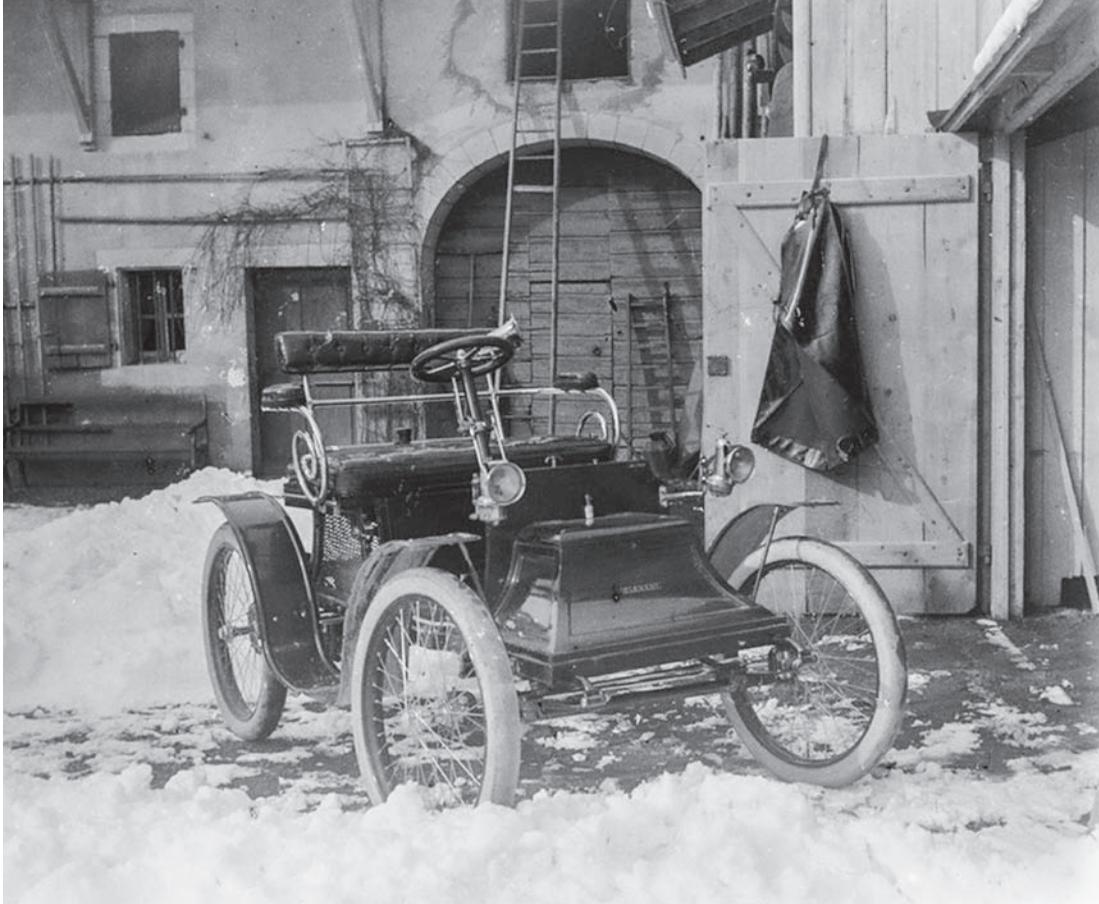


Figure 2 Première automobile de Jules Jacot-Guillarmod, 8 décembre 1900. © BVL – Fonds JJG.

qui produisent cinq cents véhicules par an. Le prix en est élevé. Jules mentionne un solde de 2 000 francs, soit près de 22 000 francs actuels sans que nous sachions le montant total exact. C'est beaucoup. Cela rejoint les constats dressés par l'historiographie montrant que l'automobile reste réservée à des couches sociales élevées parmi lesquelles les médecins se classent en bonne position. Cet achat est précédé depuis l'été 1900 de plusieurs essais grâce aux invitations de connaissances. L'acquisition décidée, il achète les dispositifs nécessaires, notamment des bidons d'essence qu'il transporte avec son vélo dans le train qui le ramène chez lui.

« Été au garage où nous devons passer l'examen. Attendu un moment chez Mazy puis à 10 1/2 passé l'examen en allant se balader par la Corraterie, les Rues Basses et revenu par la Rue du Rhône et c'est tout ! On me délivre un certificat avec lequel je vais chercher une plaque d'automobile à l'Hôtel de ville. À 11h, tout était fini [...]. Après-midi : rentré après avoir été commander

un tablier chez Panchaud pour le devant de l'automobile. Rentré en 25 minutes malgré des routes ignobles. »

Jules se sert de ce véhicule pour la visite de ses malades à domicile, la vitesse l'aidant certainement à gagner du temps. Les utilisations quotidiennes se font à la satisfaction de son propriétaire mais il y a aussi des sources de mécontentement. S'il analyse en détail le fonctionnement du véhicule, les pannes s'accumulent et finissent par le lasser. Il rend les plaques une année après à la suite d'un accident sans gravité. Même s'il ne le dit pas, c'est un échec. Il s'avoue vaincu par son incapacité, malgré son évidente bonne volonté, à maîtriser les aspects techniques. A-t-il vu trop grand ? Son utilisation n'entraîne d'ailleurs jamais l'abandon du vélo.

En passant par le ski

La multimodalité de Jules reste entière. Nous pouvons le constater avec le dernier mode utilisé, le ski. Sa première mention date du



Figure 3 Courses de skis à Adelboden, 12 février 1904. © BVL – Fonds JJG.

27 décembre 1896 aux Verrières dans le canton de Neuchâtel. Avec son frère Marc, il s'y essaie avec plus ou moins de succès¹⁰. Durant son expédition dans l'Himalaya en 1902, plusieurs annotations indiquent l'utilisation de skis à des fins de transports. Mais c'est surtout à partir de 1905 que sa pratique devient presque quotidienne en hiver. Comme le vélo et l'automobile, le ski sert à ses déplacements professionnels, mais les moments ne sont pas rares où il le pratique par pur loisir, derrière la maison quand il est médecin à Lignièrès en dessus de Neuchâtel ou autour de la maison de famille de Chincul près des Verrières. On le sent pressé de s'y mettre et déçu lorsque le manteau neigeux n'est pas assez favorable. Il est un des premiers à s'adonner au ski-alpinisme¹¹. Jules devient un grand amateur de cette pratique et favorise son développement. Mais l'apprentissage s'avère rude. Durant une randonnée en Haute-Savoie, il expérimente douloureusement la notion de vitesse¹².

« [P]arti en vélo pour Genève. Été déposer mon vélo chez Ducellier puis pris mes skis [sic] et été à la gare des Volland prendre le train pour La Roche. Billet collectif. Nous sommes une quinzaine de clubistes et deux wagons d'amateurs de montagne qui s'en vont par là-bas. Changé à Annemasse. Trouvé les Archinard. À La Roche, partis immédiatement pour Orange en avant avec nos skis. Halte un peu en-dessus puis peu après on essaye les skis qui ne vont pas fort. Je les enlève bientôt puis les porte sur le dos jusqu'au sommet de Balajoux¹³. Il neige presque constamment jusqu'à midi. On arrive à une heure au sommet. Les Archinard y sont ¼ d'heure avant nous avec leurs skis. Il fait plutôt froid au sommet ; fait deux photos.

Resté ½ heure, puis on commence à descendre en skis, plus ou moins obliquement car ça va trop fort ; en somme on a autant de mal avec eux que sans eux, je finis par culbuter si souvent que j'en deviens furieux et les prends en laisse j'arrive d'ailleurs presque aussi vite que les autres. »

L'épisode ne le décourage nullement. En 1908, il acquiert des skis norvégiens Lilienfeld

qu'il paye 22,50 francs, soit près de 250 francs actuels. Son enthousiasme est perceptible. Il fait installer un banc de charpentier sur lequel il finit de monter ses skis¹⁴. Sa fascination pour le ski est réelle. À côté de son usage, il passe beaucoup de dimanches, en compagnie de nombreux spectateurs, à assister à des courses, notamment aux concours de saut à ski. Des dizaines de clichés prouvent cet intérêt au Brassus, à Lignièrès, aux Rasses, à Samoëns en France, bref partout où il peut goûter à la vue de la vitesse, portant un œil attentif aux jeunes skieurs et skieuses.

En additionnant les instruments de vitesse, en tentant de les domestiquer, Jules Jacot-

Guillarmod dévoile cette obsession pour une modernité qu'il sent indispensable à son existence. Médecin pratiquant, alpiniste reconnu, il ne dédaigne pas le pouvoir de distinction que procure leur usage. Mais il fait aussi sien l'idée que leur popularisation et leur démocratisation – ce qui est déjà le cas du vélo – profiteront à la société tout entière. Vélo, auto et ski forment un matériau qui accélère l'accès à une véritable libération. C'est clairement une ode à un individualisme qui peut reculer les frontières de l'impossible. À cet égard, la vitesse n'est pas vue comme une futilité à laquelle, par ses mérites, il a droit, mais bien comme une nécessité sociale.

Biographie : Laurent Tissot est professeur émérite de l'Université de Neuchâtel. Il a travaillé plusieurs années sur l'histoire des loisirs, des transports et du tourisme. Il est notamment l'auteur de *La Suisse se découvre* (Alphil, 2023). Il a été membre du bureau exécutif de la Commission internationale pour l'histoire du voyage et du tourisme.

Notes

¹ Pour une bonne mise au point, on lira : BALDASSERONI Louis, FAUGIER Étienne, PILGRIMS Claire (dir.). *Histoire des transports et des mobilités en France*, Paris, Armand Colin, 2022 et DUBOIS Tom, GAY Christophe, KAUFMANN Vincent, LANDRIÈRE Steve, *Pour en finir avec la vitesse*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2023.

² BUFFET Charlie, *Jules Jacot Guillarmod, pionnier du K2. Un explorateur photographe à la découverte de l'Himalaya (1902-1905)*, Genève, Slatkine, 2012.

³ JACOT-GUILLARMOD Jules, *Six mois dans l'Himalaya. Le Karakorum et l'Hindu-Kush: voyages et explorations aux plus hautes montagnes du monde*, Neuchâtel, Sandoz, 1904 [réédité en 2019 par les Éditions Chaman avec l'adjonction de nombreuses photographies].

⁴ Ces plaques sont conservées à Photo Élysée à Lausanne. La Bibliothèque de la Ville de La Chaux-de-Fonds (BVL) est dépositaire des fichiers numérisés qu'elle a répertoriés avec l'aide de Memoriav.

⁵ Le Journal est déposé à la BVL. Il fait partie du Fonds Jules Jacot-Guillarmod.

⁶ Journal, 24 juin 1894.

⁷ Cette région de Haute-Savoie était parcourue, depuis Annemasse, par plusieurs lignes régionales de chemin de fer (train et tram) qui n'existent plus aujourd'hui.

⁸ Journal, 18 mai 1901.

⁹ Sur les automobiles Clément-Bayard, cf. HARTMANN Gérard, *Clément-Bayard, sans peur et sans reproche*, sans lieu, sans date, <https://www.hydroretro.net/etudegh/clement-bayard.pdf> (consulté le 22 mai 2024).

¹⁰ Journal, 27 décembre 1896. Il est intéressant de relever qu'il écrit «sky» ce qui semble être l'usage. Le ski devient courant au tournant du siècle.

¹¹ TISSOT Laurent, «L'affirmation de l'alpinisme hivernal par la conquête du ski. Le Groupe des skieurs de la section des Diablerets du CAS (1904-1930)», in: BUSSET Thomas, ENGEL Peter (dir.), *Surmonter les frontières/Grenzen überwinden mit Ski*, Neuchâtel, CIES, 2021, pp. 205-222.

¹² Journal, 5 février 1899.

¹³ Pointe de Sur Cou : ce sommet est également parfois nommé Pointe de Balajoux dans la littérature.

¹⁴ Journal, 25 janvier 1908.

CASTER SEMENYA, LA FEMME QUI COURAIT TROP VITE

SYLVAIN BOLT

Caster Semenya vient de survoler la finale du 800 mètres des championnats du monde d'athlétisme. Berlin, 19 août 2009 : « *Soon, the best day of my young life would turn into an international scandal.* »¹ L'athlète raconte le rêve qui vire au cauchemar dans sa biographie, *The race to be myself*, qui prend la forme d'une reconquête de sa propre histoire. Car le succès de la Sud-Africaine soulève d'emblée doutes et suspicions. « *I was eighteen years old and had just run in the biggest race of my life when Pierre Weiss, the IAAF's general secretary, cruelly said to the media, "It is clear she is a woman. But maybe not 100 percent."* »² Certaines rivales l'accusent même directement d'être un homme, comme l'Italienne Elisa Cusma, sixième de la finale : « *These kind of people should not run with us. For me, she is not a woman. She is a man.* »³

Un journaliste se permet de la stopper net dans la zone réservée aux interviews d'après-course de l'Olympiastadion berlinois. « *A foreign reporter was asking me about rumors that I was "born a boy"? And then what? I had cut my dick off just so I could run with women?* »⁴

Le premier coup d'éclat sportif de la championne du monde 2009 est le point de départ de « l'affaire Semenya » qui va dépasser, malgré elle, son premier grand succès sur la piste allemande. Son apparence plutôt masculine

n'aurait probablement pas fait scandale si elle s'était parée de quelques attributs féminins. De longs ongles roses ou des cheveux longs multicolores par exemple. Son geste signature du « cobra » – biceps bandés, mains vers l'intérieur puis l'extérieur avant de broser les épaules – a agacé ses détracteurs : des attitudes jugées constitutives de la virilité. La jeune athlète est venue naturelle et la planète s'est alors demandé ce qui se cachait sous son long short. Pourquoi n'a-t-elle d'ailleurs pas couru avec un bikini ? Son corps sera désormais scruté dans ses moindres détails par le monde entier. De sa voix rauque à ses tablettes de chocolat parfaitement dessinées sous son torse plat. Chacun a son avis. Et la jeune femme est comme disséquée vivante.

Caster Semenya est une femme qui court (trop) vite. Et donc qui dérange. Le jour même de la finale du 800 mètres des Mondiaux, une enquête est lancée par la fédération internationale d'athlétisme (IAAF devenue World Athletics en 2019). Le bras de fer entre l'athlète et sa fédération court toujours. Car Caster Semenya s'est battue au moins autant en coulisses que sur la piste. Elle a notamment remporté deux autres titres mondiaux (2011 et 2017) et deux médailles d'or olympiques (2012 et 2016), mais sa carrière a été freinée et elle est bannie des tartans depuis 2019.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.143

Caster Semenya est née femme et l'a toujours été. Le « problème » soulevé par les instances dirigeantes de son sport : elle présente un excès naturel d'hormones sexuelles mâles. La Sud-Africaine est catégorisée comme athlète avec « des différences du développement sexuel » (DSD), « hyperandrogène » ou « intersexe ». Elle raconte dans sa biographie n'avoir jamais eu connaissance de cette différence biologique. Élevée comme telle, elle s'est toujours considérée comme une femme, malgré ses différences d'apparence physique et notamment l'absence de menstruations.

Avant son premier test dit de « féminité », Caster Semenya n'avait jamais été examinée par un gynécologue. Les secrets de son anatomie lui seront alors révélés – en mondovision – sans qu'elle en soit informée en amont. Comme l'entière de son intimité, investiguée avant même son départ pour les Mondiaux de Berlin. Rebelote en plein championnats du monde : « *I assumed he was looking for the dick they thought I was hiding. [...] This was the price I had to pay to run because someone had called the IAAF before I went to Berlin and told them I wasn't a girl. I had to go through this bullshit because I didn't look how they thought girls should look.* »⁵

Les femmes dites « intersexes » présentent pourtant des profils très variés, comme le décrit un article publié dans le magazine du *New York Times* :

« Some intersex women, for instance, have XX chromosomes and ovaries, but because of a genetic quirk are born with ambiguous genitalia, neither male nor female. Others have XY chromosomes and undescended testes, but a mutation affecting a key enzyme makes them appear female at birth ; they're raised as girls, though at puberty, rising testosterone levels spur a deeper voice, an elongated clitoris and increased muscle mass. Still other intersex women have XY chromosomes and internal testes but appear female their whole lives, developing rounded hips and breasts, because their cells are insensitive to testosterone. They, like others, may never know their sex development was unusual,

*unless they're tested for infertility – or to compete in world-class sports. »*⁶

Pour freiner cette femme potentiellement trop rapide, les « tests de féminité », qui ont eu lieu au cours du xx^e siècle et sont notamment documentés de manière précise par les travaux de la sociologue Anaïs Bohuon⁷, sont alors remis en place de manière plus subtile. Dès les années 1930, un examen visuel des femmes jugées « trop virilisées » est organisé et un certificat médical a été exigé pour la participation aux JO de Londres (1948). Le malaise d'un membre du CIO vis-à-vis des femmes sportives est décrit par l'historienne américaine Susan K. Cahn : « *[...] spoke for many when he said he wanted to "be spared the unesthetic spectacle of women trying to look and act like men"* »⁸. Cette période est également marquée par les premières suspicions, notamment dans la presse sportive : « *In the 1936 Berlin Olympics, the runners Stella Walsh of Poland and Helen Stephens of the United States were rumored to be male impostors because of their remarkable athleticism, "male-like" muscles and angular faces.* »⁹

Dès la fin des années 1960, un « certificat de féminité » obligatoire est délivré à vie par les instances sportives aux athlètes féminines qui ont passé un examen gynécologique et morphologique. Ces tests pour traquer les « fausses femmes » sont présentés comme l'une des innovations des Jeux de Mexico 1968, comme le rappellent les sociologues Carine Énard et Philippe Liotard : « *Au-delà du test, les tenues vestimentaires fonctionnent aussi comme indices de féminité.* »¹⁰ L'ambition est toujours la même : tracer une frontière, aussi floue soit-elle, entre hommes et femmes. Et ce par souci d'« équité », ou par peur irrationnelle qu'un homme se déguise en femme pour gagner. Utilisé dès 1968 par le CIO, le « Test du corpuscule de Barr » qui vise à attester de la présence du second chromosome X (attendu chez les femmes) sur la paire de chromosomes sexuels, est abandonné en 1992 au profit d'un examen génétique pour rechercher le « *gène SRY, considéré comme le réel déterminant du sexe* »¹¹.

Critiqués, ces tests étaient censés avoir été supprimés par le CIO pour les JO 2000 de Sydney en raison d'une faible fiabilité. Mais « l'affaire Semenya » a incité les instances à réagir.

« Au sein d'un monde sportif longtemps marqué par l'antiféminisme, on note en effet la difficulté, et même l'impossibilité, de penser la différence parmi les femmes, l'écart par rapport à la moyenne, autrement que sous l'angle de l'anormalité, voire de la pathologie, souligne l'historien Sylvain Villaret. De fait, jusqu'à récemment, les sportives intersexes ne sont pas appréhendées comme une catégorie de femmes mais comme une exception, un cas de figure trop rare pour que l'on puisse en faire un groupe à part entière. [...] Face aux performances de certaines athlètes féminines qui se rapprochent de celle des hommes, dans des disciplines jugées constitutives de l'identité masculine, les instances sportives s'interrogent. Elles adoptent dès lors un ensemble de techniques pour trier le bon grain de l'ivraie et préserver ainsi les "sportives authentiques", féminines, de la tricherie que constitue la participation dans leur catégorie de sportifs qui s'ignorent. »

Dans son article, le chercheur souligne que les athlètes intersexes sont évincées pour rappeler « l'indépassable supériorité masculine, support de la hiérarchisation sociale des sexes : il est entendu que seul un homme peut battre ou égaler les performances d'un autre homme. Si une femme s'en approche, c'est qu'elle n'en est pas une. »¹²

Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que l'IAAF opte pour le « test de testostérone » dès 2011, soit l'hormone « mâle » par excellence, les hommes en produisant largement plus que les femmes, comme pour réaffirmer que la « musculature retrouve ainsi son rôle de construction de la différence des sexes »¹³. Les athlètes qualifiées « hyperandrogènes » par les instances sportives, comme Caster Semenya, sont en quelque sorte accusées d'une forme naturelle de dopage. Il n'y a pourtant aucun consensus médical sur la question de l'avantage compétitif de la testostérone naturelle. Et la pertinence du test de cette hormone est contestée. C'est aussi l'avis de Caster Semenya qui, contrairement à plusieurs

autres athlètes aux profils similaires, a toujours refusé d'être opérée :

« The IAAF's position was that women with high testosterone levels had an unfair advantage equal to the advantage that male athletes had over female athletes. On its face, this is ridiculous. We are not men. I am a great runner, and I train with men, some of whom I can maybe give a hard time to on my best day, just like any other elite female athlete could, but I have never been able to even approach an elite male runner's times. Likewise, there are plenty of men with normal "male" testosterone levels whose only hope of beating a female athlete with "female" levels is in their dreams. »¹⁴

Des femmes échouant à cette forme de « test de genre » version XXI^e siècle ont ainsi été secrètement convaincues d'être opérées pour pouvoir poursuivre leur course sans qu'un scandale n'éclate. Des opérations qui ont mis fin à la carrière de certaines d'entre elles ces dernières décennies. Citée par *Libération*¹⁵, la bioéthicienne Katrina Karkazis s'est notamment indignée dans le *New York Times* que l'éthique sportive autorise « ces politiques menées derrière des portes closes », des interventions chirurgicales « irréversibles » et sans fondement scientifique.

Mais qu'en est-il des autres formes d'inégalités ? Eero Mäntyranta, fondateur finlandais multiple médaillé aux JO, possédait la particularité d'avoir un nombre élevé de globules rouges qui lui conférait un avantage par rapport à ses rivaux. Les mains hors norme du nageur américain Michael Phelps n'ont jamais été pointées du doigt comme anormales. Les sportifs sont inégaux face à la taille ou la souplesse sans que personne ne s'en offusque. Comme si la question de l'avantage « injuste » ne se posait pas chez les hommes. « Le raisonnement de l'IAAF repose sur une vision réductrice des inégalités, fondée sur une analyse biomédicale sélective. En voulant normaliser une dimension particulière de la biologie, la fédération néglige la complexité et les critères multiples de la réalité des corps et des performances des athlètes qui sont à la fois biologiques, mais aussi économiques,

psychologiques et sociales»¹⁶, estiment les sociologues Fabien Ohl et Lucie Schoch.

Alors en pleine santé, Caster Semenya s'est résolue à prendre des médicaments pendant plus de six ans. Afin de faire baisser son taux de testostérone et répondre aux règles toujours plus restrictives de la fédération qui gouverne son sport. « *The side effects were horrible. During those years, I ran despite feeling sick, and I ran while injured. I've had some great running years and some terrible ones.* »¹⁷ Elle a stoppé son traitement hormonal en 2015, suite à la suspension provisoire du règlement de l'IAAF prononcée par le tribunal arbitral du sport (TAS). Et ce grâce à « l'affaire Dutee Chand », basée sur la requête de cette athlète indienne elle aussi considérée comme sportive trop masculine et qui avait été la première à challenger les règlements de son sport dans les tribunaux.

Mais contrairement à Caster Semenya, Dutee Chand est une sprinteuse (100 m-200 m). Elle n'est surtout pas considérée comme aussi « dangereuse » sportivement que la Sud-Africaine, qui a profité de ce jeu du chat et de la souris – jusqu'à ce que l'IAAF puisse durcir à nouveau son règlement – pour remporter l'épreuve du 800 m des JO de Rio 2016. Dans ce bras de fer, Caster Semenya semble premièrement être une « victime » de son succès, mais probablement aussi de sa spécialité (le 800 m) : « *Il est édifiant de relever la continuité qu'il y a entre les distances de course interdites aux femmes entre 1928 et 1960, supérieures à 200 mètres, et celles pour lesquelles on juge après 2011 qu'un taux de testostérone supérieur à 10 nmol/l doit exclure toute athlète de la catégorie femmes, soit du 400 mètres au mile.* »¹⁸

La limite en dessus de laquelle World Athletics a jugé qu'une athlète « sur-femme » doit être bannie de ses compétitions, ne définit pas qu'un homme « déficient » en testostérone

est considéré comme un « sous-homme ». Et les jauges naturelles de testostérone anormalement élevées chez les athlètes masculins ne sont pas investiguées par l'instance. « *Le genre est une façon première de signifier des rapports de pouvoir* »¹⁹, comme le rappelle l'historienne Joan Scott.

« *Semenya was punished simply for "being too fast and supposedly too masculine" by Western standards* »²⁰, juge la bioéthicienne Katrina Karkazis. Les faits montrent que ce sont surtout des athlètes non-Blanches qui sont stigmatisées pour manque de féminité et qui ont été bannies des compétitions ces dernières décennies. « *For us, it became about more than gender, it became about race. It became about White people coming and telling us Africans what we were and what we were not based on our look – the same categorizations and violations of human rights that were happening during apartheid. I became a symbol of how Black people have been violated and exploited throughout history. Would this be happening to a White European teenage girl ?* »²¹, s'interroge ainsi Caster Semenya.

Interdite de courir depuis 2019, Caster Semenya a de toute façon tout gagné sur une piste d'athlétisme. Son « cas » a été porté jusqu'à la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH). Elle porte désormais fièrement son premier nom : « *I am Mokgadi Caster Semenya. [...] I am the one who seeks, I am the one who guides.* »²² « L'affaire Semenya » est celle d'un tabou que l'athlète veut briser. Celui qu'une femme a le droit de tout faire comme un homme, à condition de ne pas lui ressembler. Elle se battra jusqu'au bout pour elle-même, mais surtout pour les autres, afin d'interdire à une institution sportive de décider du genre d'un ou d'une athlète. Pour défendre sa dignité et faire valoir ses droits humains. Et pour rappeler au monde qu'une championne est par nature hors norme.

Biographie: Sylvain Bolt est journaliste au sein de la rédaction sportive de Tamedia (*Le Matin Dimanche*, *24 Heures*, *Tribune de Genève*). Il est notamment spécialisé dans l'écriture de magazines et s'intéresse particulièrement aux enjeux sociétaux dans la couverture de l'actualité sportive.

Notes

¹SEMENYA Caster, *The Race to be myself*, New York, W. W Norton & Company, 2023.

²SEMENYA Caster, *The Race...*

³PADAWER Ruth, « The Humiliating Pracice of Sex-Testing Female Athletes », *The New York Times Magazine*, le 28 juin 2016.

⁴SEMENYA Caster, *The Race...*

⁵SEMENYA Caster, *The Race...*

⁶PADAWER Ruth, « The Humiliating Pracice of Sex-Testing... ».

⁷BOHUON Anaïs, *Le Test de féminité dans les compétitions sportives. Une histoire classée X?*, Paris, Éditions iXe, 2012.

⁸PADAWER Ruth, « The Humiliating Pracice of Sex-Testing... ».

⁹PADAWER Ruth, « The Humiliating Pracice of Sex-Testing... ».

¹⁰TERRET Thierry, ROBÈNE Luc, CHARROIN Pascal, HÉAS Stéphane, LIOTARD Philippe (dir.), *Sport, genre et vulnérabilité au xx^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

¹¹RAZ Michal, « Anaïs Bohuon, Le Test de féminité dans les compétitions sportives. Une histoire classée X? », *Clio* 37, 2013, pp. 257-259.

¹²VILLARET Sylvain, « L'affaire Semenya ou la forteresse sportive assiégée. Athlètes intersexes et techniques de détermination à l'aube du XXI^e siècle », *Techniques & Culture* 77, 2022, pp. 50-69.

¹³VILLARET Sylvain, « L'affaire Semenya... ».

¹⁴SEMENYA Caster, *The Race...*

¹⁵HENRY Michel, « Les opérées de la testostérone », *Libération*, le 13 mai 2014.

¹⁶OHL Fabien, SCHOCH Lucie, « Faut-il réguler le taux de testostérone des sportives ? », *Le Temps*, le 10 mai 2019.

¹⁷SEMENYA Caster, *The Race...*

¹⁸VILLARET Sylvain, « L'affaire Semenya... », pp. 50-69.

¹⁹RAZ Michal, « Anaïs Bohuon, Le Test de féminité... ».

²⁰<https://www.nytimes.com/2016/08/20/sports/caster-semenya-800-meters.html>, consulté pour la dernière fois le 16 avril 2024.

²¹SEMENYA Caster, *The Race...*

²²SEMENYA Caster, *The Race...*

DÉVALER LES PENTES ENNEIGÉES : VITESSE ET SKI DANS LE CINÉMA EN SUISSE, 1900-1965

PIERRE-EMMANUEL JAQUES

Évoquer la vitesse au cinéma fait surgir des images de folles poursuites, convoquant tous les moyens possibles, de la course à pied à l'avion. Le suspense qui découle de ce mode de construction fait naître une tension destinée à captiver spectatrices et spectateurs¹. Dans les écrits sur le cinéma, la vitesse a suscité, dès l'instauration d'une critique régulière, d'abondants commentaires. Censé correspondre à l'expérience de la modernité, le cinéma s'efforcera de rendre le tempo trépidant de la vie contemporaine, plaçant au cœur de ses pratiques et de ses théories la notion de rythme. La vitesse y apparaît comme une modalité de représentation, trouvant généralement son expression dans des morceaux de montage courts. L'accélération des images permettrait ainsi de trouver une expression visuelle faisant éprouver aux spectatrices et spectateurs une sensation équivalant à une impression « réelle ». Mais, au-delà des modes de représentation, cette question du rythme, et de la vitesse, se déploierait déjà au niveau de la gestuelle développée par les sujets cinématographiés, obéissant à une mise en scène

réglée, qui contraint les corps au mouvement approprié².

Si le cinéma suisse, du moins dans le domaine limité du long métrage de fiction, dans la période antérieure aux années 1960, avant celui dit Nouveau, n'est pas particulièrement reconnu pour son usage d'un montage rapide, on trouvera en revanche dans certaines parts moins explorées de nombreuses images liées à la vitesse, en particulier dans les actualités ainsi que dans les films de commande. Un domaine en particulier retient l'attention, car il accorde une large place à cet aspect de la vitesse : celui du film de ski. Les images et les sons des courses de ski font encore maintenant les beaux jours de la télévision et réunissent des audiences importantes, en particulier dans ses épreuves maîtresses, les descentes. La présence de plusieurs caméras le long de la piste, parfois d'hélicoptères et maintenant de drones, voire de rampes où glissent les caméras, permet de produire des images hautement spectaculaires, censées donner une juste idée des vitesses affolantes auxquelles skieuses et skieurs dévalent la pente. Ces procédés de filmage sont complétés

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.149

par l'incrustation de chronomètre et d'indicateurs de vitesse, alors que les commentaires soulignent souvent les gestes et les trajectoires ayant permis de grappiller de précieux centièmes.

Si les courses de ski ont attiré d'emblée les caméras, ce n'est de loin pas la seule modalité de représentation du ski ! Il s'agira de revenir ici sur quelques aspects majeurs de cet ensemble dit film de ski. Il faudrait d'intenses recherches pour déterminer quel serait le premier film rapportant une descente à ski. Les catalogues anglais publiés par Charles Urban en 1903 comportent la mention de deux séries de films tournés dans les Alpes, *The Wintry Alps* et *Picturesque Switzerland*. La première le mentionne sous la forme d'une épreuve de saut, puis dans le cadre d'une sortie de ski-club. Une vue, dont nous n'avons pas trouvé trace, *Outing of the Ski-club in the Alps* (n° 1047), d'un métrage de 75 pieds (1 min 15 de projection environ) y est ainsi décrite : « *Montrant des centaines de garçons, de filles et d'adultes à ski descendant une pente abrupte couverte de neige. Un excellent film, plein d'action et d'accidents.* »³

Tout en insistant sur le nombre élevé de participantes et participants, ce commentaire souligne l'importance du mouvement, l'action, et des péripéties l'accompagnant. La vitesse ne peut être qu'imaginée en fonction de la pente, dite marquée. Un tel film s'inscrit dans un ensemble plus vaste qui montre les principales activités sportives, de la simple escalade au curling en passant par le bobsleigh et le skijoring. Ces films ont été tournés par Frank Ormiston-Smith qui reviendra en Suisse pour prendre des images fixes et animées pour les CFF. Soutenue par Herman Hartmann, secrétaire de l'Oberländischen Verkehrsverein d'Interlaken, la série « *Picturesque Switzerland* » ne comporte pas d'images de ski, mais des images d'alpage et des vues de train. La liaison entre paysage, installations touristiques et sports d'hiver

s'inscrit ainsi pleinement dans ce premier moment du développement d'un système touristique tourné vers l'étranger, en l'occurrence la Grande-Bretagne, et destiné aux riches visiteurs anglo-saxons.

Ce n'est qu'un peu plus tard que des films plus spécifiquement liés aux techniques du ski font leur apparition. L'un des plus anciens conservés à l'heure actuelle est : *4628 Meter hoch auf Skiern. Besteigung des Monte-Rosa/En ski à 4628 mètres de hauteur. Ascension du Monte-Rosa*⁴. Produit par la société Express-Film basée à Freiburg im Breisgau, il est tourné par une équipe d'alpinistes et d'opérateurs, en particulier Sepp Allgeier (1895-1968) et Arnold Fanck (1889-1974)⁵.

En 1913, Allgeier et Fanck inscrivent cette production dans ce que l'on nomme les vues locales ou parfois dans un autre registre les vues d'après nature (Naturaufnahmen). Une première partie est consacrée aux préparatifs (les alpinistes prennent le train du Gornergrat et dorment à la cabane Bétémps). Suit alors l'ascension elle-même et surtout, ce qui apparaît comme le clou du spectacle : une longue descente à ski. Tout en insistant sur des aspects techniques (pose des peaux de phoque, port de lunettes teintées) et sur les précautions à prendre, notamment grâce à l'encordage et au maniement du piolet, capable de tester la résistance des ponts de neige à emprunter, le film est une célébration de la descente à ski : les skieurs glissent sur les pentes à une vitesse dont un intertitre précise qu'elle s'élève à 50 km/h. De merveilleux virages (« *prächtige Schwünge* ») permettent aux skieurs de passer entre des masses de glace et de neige, soulignant ainsi le caractère accidenté de la montagne. Ce qui frappe à la vue de ces images est bien le contraste entre la taille, souvent réduite, des skieurs face à l'immensité des surfaces enneigées. Et si l'on doit constater que l'image au sommet du Monte-Rosa est une image gelée (la caméra s'est figée sous l'effet du froid et il a fallu y substituer une

image fixe), c'est bien le mouvement des skieurs qui constitue le clou du spectacle.

La guerre mit un arrêt à ses ascensions filmiques, sans pour autant freiner les ambitions de cinéastes-sportifs : Arnold Fanck fonde en 1919 à Freiburg une société, la Berg- und Sportfilm GmbH⁶, active dans la création films de montagne. Ses trois premières réalisations sont, dans ce cadre, *Das Wunder der Schneeschuhs* (1921), *Im Kampf mit dem Berge* (1922), *Das Wunder des Schneeschuhs. Eine Fuchsjagd auf Skiern durchs Engadin* (1923), diffusées en Suisse romande avec comme titre : *Les Merveilles du ski* ; *À l'assaut de la montagne*, consacré à l'ascension du Lyskamm, et *Les Merveilles du ski ou un rallye-paper dans l'Engadine*. Tous trois ont été tournés en Suisse, en large partie du moins. Comme l'indiquent d'emblée les titres, seules *Les Merveilles du ski I & II* comportent des images liées à la pratique du sport de glisse. Le premier a semble-t-il d'abord circulé dans les différents ski-clubs du pays, comme celui de Genève, où il aurait soulevé l'enthousiasme du public⁷. Ce premier titre conjugue cours de ski – il donne des explications sur les aspects techniques du ski – mais surtout participe d'une forme d'exaltation que la critique Vera Bern désigne comme « *ein Drama der Natur* »⁸. Cette confrontation de l'homme avec les éléments a très largement contribué au succès du genre qui, comme l'analyse l'historien du cinéma Klaus Kreimeier, débouche sur une forme d'exaltation née de cette jonction paradoxale entre dramatisation aiguë, forme narrative et projet documentaire⁹. Cela est encore davantage prégnant dans *Les Merveilles du ski ou un rallye-paper dans l'Engadine*, tout en étant en revanche contrebalancé par une touche d'humour, introduite dans ce qui va devenir un modèle général pour le film de ski : la chasse au renard (*Fuchsjagd*). Tous les plus importants skieurs du monde se trouvent réunis à la poursuite d'Hannes Schneider, alors l'une des principales stars du ski mondial. Au fil des pentes qu'il dévale à toute vitesse, le héros sème



Figure 1 Bande 136. Pas tournant en pleine vitesse.
© A. Fanck, H. Schneider,
Les Merveilles du ski, Paris, Fasquelle, 1930.



Figure 2 Bande 162. Descente rapide en petits lacets. © A. Fanck, H. Schneider, *Les Merveilles du ski*, Paris, Fasquelle, 1930.

petit à petit ses poursuivants qui abandonnent au fur et à mesure. Seule une skieuse désignée comme « Skibaby » (Lieta Korff, de Berlin) n'abandonne pas et arrive même à retrouver le champion. C'est grâce à un habile stratagème qu'elle a pu repérer la trace de Schneider : elle a placé subrepticement une sorte de clou sous le ski du « renard », ce qui lui permet de repérer sa trace, même quand elle était censée se perdre dans la masse de celles laissées par les skieurs. En se jouant de ses poursuivants, H. Schneider démontre la supériorité de sa technique dite d'Arlberg.

Les films sont très admirés par la critique qui loue tant les qualités des sportifs que l'habileté de la mise en images, caractérisée par la qualité de sa photographie et par son usage de toutes les ressources du cinéma (montage parallèle ; accéléré, ralenti ; montage court mais parfois aussi long plan suivant les skieurs glissant le long des pentes ; usages de cache). Si le premier titre n'est que très partiellement conservé, *Le Rallye-paper* permet encore maintenant de constater le registre étendu des ressources du cinéaste : plusieurs historiens du cinéma, comme Eric Rentschler ou Jan-Christopher Horak, rapprochent le film des courants les plus modernes traversant le cinéma allemand des années 1920¹⁰.

Cet aspect est largement confirmé par la publication de l'ouvrage *Wunder des Schneeschuhs*¹¹ qui comporte plusieurs dizaines d'illustrations dans le texte, ainsi comme le dit l'édition française près de « 1000 vues cinématographiques »¹². Tout en célébrant l'union de l'homme avec la montagne, l'ouvrage est aussi un manuel de technique du ski, recourant à une mise en page qui évoque la bande cinématographique. Il s'efforce de montrer, comme la bande projetée, que pour atteindre la vitesse la plus élevée il faut adopter une position légèrement penchée en avant, skier avec les skis parallèles et effectuer des virages relativement serrés. En décomposant le geste du skieur, sa mise en page

« cinématographique », donne à voir le déroulement complet du bon geste.

Cette liaison entre élément récréatif, pédagogique et composition esthétique se trouve réunie dans de nombreux films non plus seulement tournés en Suisse, mais produits directement par des personnalités qui se sont fait un nom dans la cinématographie nationale. Les premières réalisations s'inscrivent généralement dans la suite d'une production photographique déployée dans les sections locales du Club alpin suisse ou dans les différents ski-clubs du pays. Josef Dahinden (1898-1993) y apparaît d'emblée comme l'une des figures les plus importantes, avec des films tournés dès la deuxième moitié des années 1920, qu'il montre dans des conférences illustrées. Typique de cette production est un film comme *Im Taumel des Schnees. Die Zeitlupe lehrt Skifahren* (1936), dans lequel un personnage comique se plonge dans une brochure (*Ski und du*) pour suivre les règles préconisées¹³. À ce personnage maladroit et solitaire est opposée la figure d'un groupe, manifestement les membres du ski-club d'Arosa, qui dévalent une pente avant de frôler la caméra en soulevant des volutes de poudreuse blanche. Le didactisme est ainsi contrebalancé, sans que ne manque le glissement rapide le long des pentes. Dahinden remporta un tel succès avec ce genre de films qu'il se vit confier la réalisation du film appelant à l'Exposition nationale de 1939, *Euseri Schwiz. Ein Querschnitt durch die lebendige Schweiz*. Il reprit néanmoins son rôle de cinéaste-skieur dans une nouvelle déclinaison plus développée quand il établit le film d'environ cinquante minutes, *Ein Volk fährt ski* (1943) qui regroupe dans une forme d'unanimité plusieurs aspects liés à ce sport : les figures, le stemm, le christiania mais aussi certains champions (Rudolf Rominger en particulier convergent), ainsi que les troupes alpines convergent sur les sommets du pays, contribuant à rassembler la nation dans cette pratique hivernale. Plusieurs courses y sont évoquées,



Figure 3 Photo promotionnelle, Josef Dahinden, *Im Taumel des Schnees*. © Cinémathèque suisse.

à Adelboden et Engelberg. Il y développe par contre une contre-proposition à la méthode dite d'Arlberg en insistant sur le mouvement corporel, en particulier le pliage des genoux, de manière à permettre les plus beaux virages¹⁴.

Mais c'est certainement dans un sujet du Ciné-journal suisse, les actualités nationales, que se donne à voir au mieux ce que représente la préparation d'un sujet consacré à une course de ski. À l'occasion de son 1000^e numéro¹⁵, le CJS rend compte de la manière dont on prépare un sujet, en l'occurrence une course de ski à Grindelwald en 1962 : quatre opérateurs sont placés le long de la piste et filment au mieux l'épreuve. Le commentaire insiste sur le fait que la qualité de l'opérateur se voit dans sa capacité à assurer un bon cadrage, à suivre au mieux le mouvement du skieur et surtout à repérer les moments importants – la pellicule étant coûteuse, on ne filme pas tout. Mais et c'est la partie certainement la plus importante à nos yeux : on assiste, au studio de Genève,



Figure 4 Un des opérateurs tournés vers la piste.
© Cinémathèque suisse, capture d'écran Ciné-journal suisse n° 1000-1.



Figure 5 Georges Bartels s'apprêtant à couper la pellicule.
© Cinémathèque suisse, capture d'écran Ciné-journal suisse n° 1000-1.

à la réalisation du sujet : G. Bartels monte les morceaux, que parfois il raccourcit – à la main ! – pour donner le juste tempo, élément souligné par l'enregistrement du commentaire, qui doit correspondre à la seconde près au montage. C'est ainsi qu'est construit le rythme du sujet et que spectatrices et spec-

tateurs éprouvent une impression de vitesse et peuvent admirer ceux qui sont donnés comme les plus rapides. Loin d'être un simple enregistrement, ces actualités nous confirment, s'il était encore nécessaire, que la vitesse à ski, n'est pas tant liée, sur l'écran, à la performance des concurrents mais dépend bien davantage de sa mise en forme.

Biographie : Maître d'enseignement et de recherche (2) à la Section d'histoire et esthétique du cinéma (Faculté des lettres, Université de Lausanne). Prend part à des recherches portant sur l'histoire du cinéma suisse (en particulier : l'animation, le patrimoine cinématographique, le documentaire) dans le cadre du partenariat dit la Collaboration UNIL – Cinémathèque suisse. A publié sur les films au service du tourisme dans l'ouvrage dirigé par Yvonne Zimmermann : *Schaufenster Schweiz. Dokumentarische Gebrauchsfilme 1896-1964* (Zurich, Limmat, 2011).

Notes

- ¹ BARONI Raphaël, *La Tension narrative. Suspense, curiosité et surprise*, Paris, Seuil, 2007.
- ² GUIDO Laurent, *L'Âge du rythme. Cinéma, musicalité et culture du corps dans les théories françaises des années 1910-1930*, Lausanne, Payot, 2007.
- ³ THE CHARLES URBAN TRADING COMPANY LTD., *We Put the World Before you by Means of the Bioscope and Urban Films* (traduit par l'auteur), Londres, The Charles Urban Trading Company Ltd., novembre 1903, p. 18.
- ⁴ La Cinémathèque suisse conserve ce film, qui appartient à la collection Edwin Hoffman, rassemblée par cet amateur bâlois. Il a été restauré par le laboratoire L'immagine ritrovata (Bologne) avec le soutien du Münchner Stadtmuseum. Cote de la copie consultée: 2000-2081-0101. Le film ne serait pas complet, il manque la fin.
- ⁵ L'ascension est menée avec Deodatus Tauern, Hans Rhode. Voir: COSANDEY Roland, « "4628 Meter hoch auf Skiern". Mit Ski und Filmkamera 1913 auf dem Monte Rosa », *Neue Zürcher Zeitung*, 22 septembre 2000, p. 67.
- ⁶ La société donne aussi une adresse à Villars-sur-Glâne dont l'utilité semble n'avoir été que postale.
- ⁷ « Les merveilles du ski », *Journal de Genève*, 16 décembre 1921, p. 5.
- ⁸ <https://www.filmportal.de/node/14305/material/662713>
- ⁹ KREIMEIER Klaus, « Naturmagie und Technik-Faszination. Arnold Fancks Berg- und Sportfilmwerkstatt », in: KREIMEIER Klaus, EHMANN Antje, GOERGEN Jeanpaul (eds.), *Geschichte des dokumentarischen Films in Deutschland. Bd. 2: Weimarer Republik 1918-1933*, Stuttgart, Reclam, 2005, pp. 474-487.
- ¹⁰ HORAK Jan-Christopher (dir.), *Berge, Licht und Traum. Dr. Arnold Fanck und der deutsche Bergfilm*, Munich, Bruckman, 1997. Copie 35 mm au Bundesarchiv-Filmarchiv (Berlin), cote: M 1493 (6 bobines, 2055 m, environ 90 min à 20 i/s).
- ¹¹ FANCK Arnold, SCHNEIDER Hannes, *Das Wunder des Schneeschuhs: ein System der richtigen Skilaufens und seine Anwendung im alpinen Geländelauf*, Hamburg, Enoch Verlag, 1925. Cet ouvrage connaîtra plusieurs rééditions, une traduction anglaise et une française.
- ¹² FANCK Arnold, SCHNEIDER Hannes, *Les Merveilles du ski*, Paris, Fasquelle, 1931.
- ¹³ Une très belle copie, en 35 mm, est conservée par le Bundesarchiv-Filmarchiv, Berlin (cote BSP 19156). La Cinémathèque suisse conserve une copie 16 mm, déposée par le Heimat Schanfigg Arosa, qui en avait inséré un transfert vidéo dans le DVD, *Arosa Filme 2* (2004), sous le titre *Ski und du* (1935).
- ¹⁴ Dahinden fit encore plusieurs films développant son approche corporelle proche de la danse, par exemple dans *Ski-Mambo* – que nous ne connaissons que grâce aux comptes rendus parus dans la presse: « Défense et illustration des méthodes modernes », *Journal de Genève*, 22 janvier 1957, p. 8.
- ¹⁵ https://memobase.ch/fr/object/bar-001-CJS_1000-1

Faire vivre



CONSTAM... EIN INGENIEUR DER GESCHWINDIGKEIT (UND DES RHYTHMUS)

DANIEL ANKER
GRÉGOR Y QUIN

Garaventa, Doppelmayr, Pomagalski, Constam – diese Namen sind eng mit unseren Erinnerungen an den Wintersport verbunden. Sie sind auch Verkörperungen einer Epoche, in der sich der alpine Skisport institutionalisierte und zu einer regelrechten Industrie wurde. Es sind diese Marken, die das «weiße Gold» hergestellt haben.

Es sind auch die Namen von Ingenieuren, die mehr als alle anderen Akteure (Hoteliere, Skilehrer, Tourismusförderer usw.) die Bedingungen für den Aufschwung des alpinen Skisports im Laufe des 20. Jahrhunderts schufen.

Ernst Constam nimmt hier eine Sonderstellung mit seinem Skilift ein, der von Anfang an für den alpinen Skisport konzipiert war und die Art und Weise revolutionierte, wie man die Hänge hinunterfahren konnte, ohne die Skier abzuschnallen, die Landschaft genießen und sich mit einem/einer bekannten oder unbekanntem Begleiter/Begleiterin unterhalten konnte, der/die auf dem gleichen «T» oder dem gleichen Bügel saß. Nicht von ungefähr erhielt Constams Beförderungsanlage den Übernamen «Sie-und-Er-Lift».

Ernst Constam wurde am 16. Dezember 1888 in eine Familie mit jüdischen und amerikanischen Wurzeln hineingeboren und wuchs mit seinen Brüdern Herbert und Georg im Zürcher Stadtteil Enge auf. Er studierte Maschinenbau an der ETH und machte 1912 seinen Abschluss.

Danach arbeitete er für das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, insbesondere im Bereich der Normen für die verschiedenen Transportmittel für die breite Öffentlichkeit, darunter auch Seilbahnen. Als Miteigentümer der Konzession für die Schwägalp-Säntis-Seilbahn, die zwischen 1933 und 1935 von der deutschen Firma «Adolf Bleichert & Co» gebaut wurde, die seit den 1870er-Jahren auf den Bau von Seilbahnen spezialisiert war, saß er zwischen 1933 und 1938 im Verwaltungsrat der Seilbahn.

Ernst Constam machte sich jedoch vor allem durch seine Erfindung des Bügelskilifts einen Namen. Während es ab 1908 dank des mechanischen Schleppliftes von Robert Winterhalder im Schwarzwald möglich wurde, sich am Seil festhaltend den Hang hinaufziehen zu lassen¹, ließ Constam ein Skiliftsystem patentieren, bei dem man sich nur hinsetzen musste, um

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.157

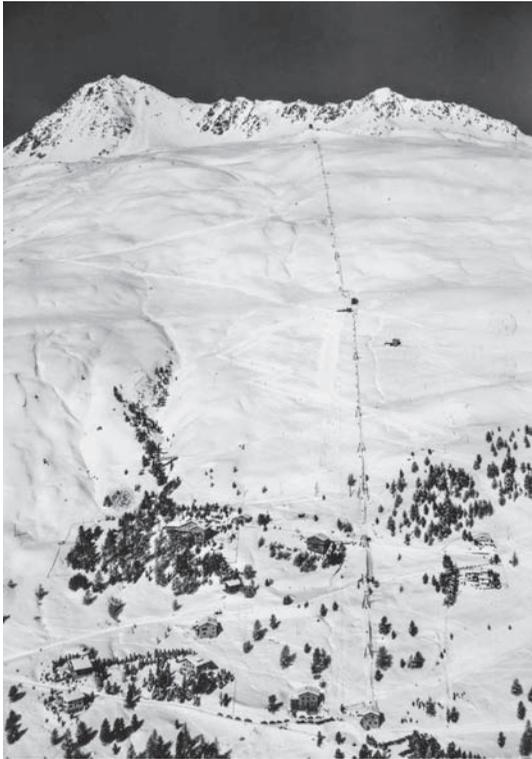


Abbildung 1 Skilift Suvretta-Randolins (1. Sektion) und Skilift Randolins-Plateau Nair (2. Sektion), Baujahr 1935, einer der längsten Lifтанlagen der Schweiz, ca. 1940.
© Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Photoglob-Wehrli AG, Schweiz. Nationalbibliothek.

den Hang hinaufzufahren. Am 17. August 1934 hatte der Constam sein Patent «Schlepporgan für Skiläufer-Schleppseilbahnen» (CH179310) angemeldet, am 31. August 1934 wurde das, wie sich zeigen sollte, erfolgreichste Skiliftsystem eingetragen². Der erste solche Skilift wurde von der deutschen Firma «Adolf Bleichert & Co» gebaut. Am 23. Dezember 1934 wurde am Bolgen in Davos der erste Bügelskilift der Welt in Betrieb genommen, am Tag darauf offiziell eröffnet.

Bereits im folgenden Jahr entstand in St. Moritz ein zweiter Constam-Skilift auf den an das Hotel Suvretta angrenzenden Hängen³. Finanziert von der Besitzerfamilie des Palastes, eröffnete dieser neue Lift das Feld der Möglichkeiten für das Skifahren, wie es seit Weihnachten 1934 in Davos praktiziert wurde. Der Erfolg war überwältigend und bald gab es

in den Alpentälern immer mehr Skilifte. Zum Zeitpunkt des Ausbruchs des Zweiten Weltkriegs waren über 30 Skilifte in Europa mit dem Constam-Patent ausgestattet.

In den ersten Jahren der Zwischenkriegszeit bedeutete Skifahren – fast überall – noch eine große körperliche Anstrengung, um den Hang hinaufzukommen (mit Holzskiern), und nur wenige wagten es, mehr als zwei oder drei Abfahrten pro Tag zu machen. Der Skilift stellte diese Praxis völlig auf den Kopf: War die Geschwindigkeit am Hang vorher schon spürbar, so wurde sie nun zum Selbstzweck, wenn man manchmal mehrere Dutzend Abfahrten an einem Tag hintereinander absolvieren konnte⁴.

Im April 1940 entschied sich Ernst Constam, zu seinen familiären Wurzeln in die USA zurückzukehren, wo er in Denver ein Unternehmen gründete, das Skilifte von A bis Z herstellen konnte. Er begann zwar mit Skiliften, aber es waren vor allem Sessellifte, die ihm zum Erfolg verhalfen. In den 1950er-Jahren war er an fast 100 Projekten in den Rocky Mountains und sogar in der Schweiz beteiligt, wo sein Unternehmen 1944 den ersten Sessellift zwischen Trübsee und Jochpass baute.

Ernst Constams Tochter Annemarie, geboren 1921, wurde Architektin (sie studierte auch an der ETH) und war in den 1960er-Jahren, als mehrere Skiliftprojekte für Diskussionen sorgten, unter anderem Mitglied des Zentralkomitees des Schweizer Heimatschutzes.

«*I feel good. Why shouldn't I after 20 years of building the best damned lifts in the world?*», sagte Ernst Constam im einzigen bekannten Interview im Jahre 1954. Das steht in der 16-seitigen Studie «Ernst Gustav Constam, Erfinder des erfolgreichsten Skiliftsystems» vom Juni 2012, verfasst von dem ebenfalls in Zürich geborenen Luzi Hitz (1930–2019), ETH-Ingenieur und langjährigen Leiter eines Teams bei Nestlé, das für die Planung und Umsetzung neuer Fabriken weltweit verantwortlich war⁵. Im



Abbildung 2 Ankunft der Gäste zur Eröffnung des Skilifts (Lift) Suvretta, Postauto, 22. Dezember 1935.
© Dokumentationsbibliothek St. Moritz, Nidecken.

Nebenberuf war Hitz Skihistoriker und Sammler von Skifahrer-Hardware; rund 250 Paar Ski standen in seinem Haus in Corseaux ob Vevey. Er schrieb als Schweiz-Korrespondent für die US-amerikanische Zeitschrift *Skiing History* und gehört zu den Mitbegründern des virtuellen Museums des Schweizer Skis (www.swisskimuseum.com). Dort ist seine Studie abgelegt: «Ernst Gustav Constam, inventor of history's most influential ski lift

design». Auf die Frage des Interviewers, was ihn am stolzesten gemacht habe, meinte der am 6. Dezember 1965 in Denver verstorbene Constam:

« I have made over 200 lifts that I know of, and Lord only knows how many I don't know about. And most are as good as the day they were built. There has never been a serious accident. Skiers may fall off, but it is practically impossible to be dragged or hurt by the lift itself. »

Biografien: Daniel Anker, Historiker, Reisejournalist und Bergpublizist. Im AS Verlag sind zuletzt erschienen: *Wetterhorn – Hohe Warte über Grindelwald und Rosenloui* (2021), *Après-Lift. 49 Skitouren auf Ex-Bahn-Berge der Schweiz* (2022) und *Aarehöger: Vom Aargrat zum Acheberg. 70 Gipfelwanderungen am grössten Fluss der Schweiz* (2024). Regelmässiger Mitarbeiter von *Die Alpen* des Schweizer Alpen-Clubs. «Ankers Buch der Woche» auf www.bergliteratur.ch. Er lebt in Bern.

Grégory Quin, historien, est maître d'enseignement et de recherche à l'Université de Lausanne. Directeur de la collection « Sport et sciences sociales » chez Alphil et co-rédacteur en chef de la revue *Les Sports Modernes*, il s'attelle en particulier à l'écriture de l'histoire des sports modernes en Suisse (et depuis la Suisse), en multipliant les perspectives (économiques, politiques, sociales, etc.) et en cherchant avec conviction à placer l'histoire dans le débat public.

Notes

¹POMP Constanze N., *Brettlehupfer. Die Frühphase des Skilaufens im Hochschwarzwald (1890–1930)*, Münster, Waxmann Verlag, 2016, pp. 357-359.

²ANKER Daniel, « C'est le ski dans un fauteuil! »: Zur Geschichte der ersten Skilifte der Schweiz », in: QUIN Grégory, TISSOT Laurent, LERESCHE Jean-Philippe (dir.), *Skiland Schweiz, eine Geschichte*, Neuchâtel, Château & Attinger, 2024, pp. 119–123.

³QUIN Grégory, « Funiculaires, skilifts et téléphériques. Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à St. Moritz (1928-1973) », *Traverse* 2, 2023, pp. 64–78.

⁴DENNING Andrew. « From sublime landscapes to "white gold": How skiing transformed the Alps after 1930 », *Environmental History* 19-1, 2014, pp. 78–108.

⁵ANKER Daniel, *Après-Lift. 49 Skitouren auf Ex-Bahn-Berge der Schweiz*, Zürich, AS Verlag, 2022, pp. 55–57.

LUISA REZZONICO, UNA BREVE VITA A TUTTA VELOCITÀ

MANUELA MAFFONGELLI

Una Lancia Aurelia B21, una Fiat 500C, una Fiat 1100 TV Pininfarina e infine una Lancia Aurelia B20 2500. Queste le quattro vetture che condusse nella sua breve carriera, attestata tra il 1952 e il 1954, la pilota Luisa Rezzonico. Ed è principalmente grazie alla storia delle automobili che la videro protagonista (e che continuarono a far parte del mondo delle corse automobilistiche anche dopo la sua morte) che è stato possibile ritracciare in minima parte la biografia sportiva di Luisa Rezzonico¹. Nata nel 1933 a Lugano dall'unione di Ugo Rezzonico e Antonietta Montagna, la giovane Luisa si trasferì con la famiglia a Milano probabilmente verso il 1945: il padre dirigeva l'industria chimica farmaceutica ICMESA (Industrie Chimiche Meda Società Azionaria), che proprio in quegli anni aveva spostato lo stabilimento da Napoli a Meda in Brianza.

Non è dato a sapere come scattò la passione di Luisa per l'automobilismo e la velocità, ma la giovane luganese s'interessò indubbiamente molto presto a questo sport, che in quegli anni era essenzialmente appannaggio degli uomini². Appena diciannovenne, nel 1952, Luisa risultava tra i soci corridori dell'Associazione sportiva scuderia automobilistica S. Ambroeus, fondata a Milano l'anno precedente con lo scopo « *di sviluppare lo sport automobilistico e di provvedere alla miglior tutela*

dei soci in vista della loro partecipazione a corse e ad altre manifestazioni automobilistiche »³. Negli anni Cinquanta alle donne era permesso gareggiare sia contro gli uomini, sia in manifestazioni dedicate alle sole guidatrici, e non soltanto in Italia. In Francia infatti sin dal 1929 si disputava la Paris-Saint-Raphaël – Concours de Tourisme féminin⁴ (dove Luisa Rezzonico fu tra le partenti nel 1954).

Il nome di Luisa Rezzonico comparve per la prima volta fra le pagine della rivista di settore *Auto italiana* già nel 1952, quando fresca di patente vinse il Convegno Aurelia a Sanremo. Ma la maggior parte dei successi agonistici – accompagnati anche da una certa notorietà mediatica – arrivò, sempre con la medesima vettura⁵, l'anno seguente: nell'aprile del 1953 Luisa si aggiudicò il Rallye Perla di Sanremo per dame; a maggio vinse la terza edizione della Como-Lieto Colle per dame organizzata dall'Automobile Club Como « *coprendo il percorso di km 9,100 in 5'12" alla magnifica media di km 85,384* »⁶ (nuovo record della manifestazione); a novembre risultò quinta nella gara mista del circuito di circa 60 km di Ospedaletti.

Nel 1954 Luisa Rezzonico entrò in possesso di una Fiat 1100 TV GT Pininfarina rossa con la quale partecipò a numerose gare⁷. Dapprima partecipò al Trofeo femminile golfo del Tigullio

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.161



Figura 1 Ritratto di Luisa Rezzonico tratto da *Illustrazione ticinese*, 6 giugno 1953.

a Genova arrivando seconda e a maggio prese nuovamente parte alla Coppa delle dame Como-Lieto Colle portandosi al via in due competizioni: con una Fiat 500C vinse nel gruppo vetture fino a 750 cmc e con la Fiat 1100 (vettura di gran turismo) si aggiudicò il quarto tempo assoluto⁹. Nel mese di giugno prese parte alla gara mista del primo Rally internazionale del Lido di Venezia, competizione in due tappe con una seconda giornata che prevedeva un percorso di 428 km da Riva del Garda a Venezia passando per Cortina d'Ampezzo. Luisa Rezzonico tagliò il traguardo al nono posto assoluto su 117 classificati (premiata nella classifica generale con 50 000 lire), vinse la classifica speciale signore (gratificata con un servizio artistico di Murano) e si aggiudicò la classifica di velocità nella categoria B classe V (prova su un tratto di 1700 m con partenza da fermi destinata ai primi dieci di ogni categoria)⁹. Una vita a tutta velocità, quella di Luisa Rezzonico. Fino all'autunno del 1954, quando la folle corsa della sua nuova

e fiammante Lancia Aurelia B20 2500 si arrestò contro il muro di una chiesa a Castellana (Bari).

Il primo Autogiro d'Italia, gara in sette tappe per un totale di 5,763 km organizzata dalla Gazzetta dello Sport, si disputò dal 27 settembre al 6 ottobre. Luisa Rezzonico avrebbe affrontato il lungo percorso con Mario Poltrinieri, anche lui pilota della S. Ambroeus. Nelle settimane precedenti la competizione entrambi si prepararono con la Fiat 1100 che aveva regalato a Luisa tanti successi in quel 1954, ma qualche giorno prima della partenza Luisa ricevette un veicolo più potente e più veloce, una Lancia Aurelia B20 verde fiammante, e decise che avrebbe affrontato l'Autogiro con l'automobile nuova nonostante non ci fosse il tempo per collaudarla convenientemente. Poltrinieri non fu d'accordo con questa scelta e al fianco di Luisa prese posto Franco Simontacchi¹⁰.

Rezzonico e Simontacchi affrontarono senza problemi le prime due tappe dell'Autogiro (dal circuito di Monza a Sanremo e da Sanremo a Napoli). La terza tappa, svoltasi il 1 ottobre da Napoli a Bari, prevedeva una tratta cronometrata tra Alberobello e Castellana. Nelle prove di velocità era stato concordato che alla guida ci sarebbe stata Luisa, anche in quel caso fu così e la coraggiosa pilota riuscì a far registrare il secondo riscontro cronometrico, ma l'auto – lanciata a una velocità di 130 chilometri orari – non si fermò dopo il traguardo (forse a causa di un problema ai freni), sbandò a una curva stretta e terminò come detto contro un muro. La giovane vita di Luisa Rezzonico, come pure quella del suo copilota, si spezzò sul colpo¹¹.

I funerali di Luisa Rezzonico e Franco Simontacchi si tennero il 4 ottobre 1954 nella chiesa di San Carlo a Milano e la salma di Luisa fu poi trasferita nella cappella di famiglia al cimitero monumentale di Lugano¹². In sua memoria la sesta edizione della Coppa delle Dame della Como-Lieto Colle fu rinominata nel maggio del 1955 Trofeo Luisa Rezzonico.



Figura 2 Fotografia di Luisa Rezzonico nella cappella di famiglia al cimitero monumentale di Lugano.

Biografia: Manuela Maffongelli. Laureata in Storia presso l'Università di Neuchâtel (2008). In seguito si è occupata principalmente di storia delle donne e di storia sociale. Oggi è storica presso la Divisione cultura della Città di Lugano e svolge un dottorato sulla storia dello sport femminile in Ticino presso l'Università di Losanna.

Notes

¹Non avendo individuato archivi documentari su Luisa Rezzonico, la maggior parte delle informazioni sulla pilota luganese sono state reperite nella stampa ticinese e italiana e in rete. La biografia più esaustiva e corredata da fonti è quella proposta dal portale *Motorsport Memorial*: <http://www.motorsport-memorial.org/focus.php?db=ct&n=2408>, consultato il 28 febbraio 2024.

²In Italia le prime rare donne pilota iniziarono a gareggiare negli anni Venti. Lo stesso avvenne in Francia, dove nel 1926 alcune signore dell'aristocrazia fondarono l'Automobile Club Féminin in quanto l'Automobile Club de France era riservato ai soli uomini. Per il caso italiano si veda: CASSAMAGNAGHI Silvia, «Piloti, che donne... Le italiane e lo sport automobilistico (1920-1990)», in: CANELLA Maria, GIUNTINI Sergio, GRANATA Ivano, *Donna e sport*, Milano, Franco Angeli, 2019, p. 390; per il caso francese si consulti la voce «The Automobile Club Féminin» del sito *Speedqueens. Women in motorsport from 1897 to present day*: <http://speedqueens.blogspot.com/2022/11/the-automobile-club-feminin.html>, consultato il 28 febbraio 2024. In Svizzera il Club automobile féminin suisse viene fondato nel 1929. Si veda: <https://www.acs.ch/fr/histoire/>, consultato il 28 febbraio 2024.

³CELLINA Cesare, *Costituzione della Associazione Sportiva Scuderia Automobilistica «S. Ambroeus» con sede in Milano*, atto notarile 6817/1892, 13 marzo 1951.

⁴Si veda la voce «The Paris-St. Raphaël Rally», in: <http://speedqueens.blogspot.com/2011/01/the-parisst-ra-phael-rally.html>, consultato il 28 febbraio 2024.

⁵Informazione desunta dall'articolo su Wikipedia «Risultati sportivi della Lancia Aurelia – altre corse»: https://it.wikipedia.org/wiki/Risultati_sportivi_della_Lancia_Aurelia-Altre_corse, consultato il 28 febbraio 2024.

⁶«La Luganese Luisa Rezzonico si aggiudica la Coppa delle dame», *Corriere del Ticino*, 28.5.1953, p. 5. La vittoria di Luisa Rezzonico alla Como-Lieto Colle proposta ai telespettatori del Cinegiornale del 29 maggio 1953 è visibile online nel video «Como: la gara automobilistica...», conservato dall'Archivio Storico Luce: <https://patrimonio.archivioluice.com/luce-web/search/result.html?persone=%22Rezzonico,%20Luisa%22&activeFilter=persone>, consultato il 28 febbraio 2024.

⁷Le informazioni relative all'automobile di Luisa Rezzonico sono tratte dalla bancadati realizzata dal progetto Automotive Masterpieces exhibition lab: <https://automotivemasterpieces.com/cars/AU-9448/history>, consultato il 28 febbraio 2024.

⁸DEGLI UBERTI Franco, «La IV Coppa Delle Dame», *L'Auto Italiana*, no. 22, 29.5.1954, pp. 30-35.

⁹*Regolamento. 1° Rallye automobilistico internazionale «Lido di Venezia»*, Venezia: s. e., 1954; MARIN Gianni, «Dopo 1° Rallye Lido Venezia Taramazzo Romeo 1900 Ti», *L'Auto Italiana*, no. 25, 19.06.1954, pp. 21-26.

¹⁰Testimonianza di Mario Poltrinieri nell'articolo «Luisa Rezzonico, il peso di una scelta», pubblicato il 12 febbraio 2016 sul portale *FormulaPassion.it*: <https://www.formulapassion.it/motorsport/storia/luisa-rezzonico-il-peso-di-una-scelta>, consultato il 28 febbraio 2024.

¹¹«Due concorrenti morti nel giro automobilistico», *La Nuova Stampa*, 4.10.1954, p. 4; «Un luttuoso incidente all'autogiro d'Italia stronca la giovane esistenza di una luganese», *Lo sport ticinese*, 4.10.1954, p. 2.

¹²«Ultimo saluto a Luisa Rezzonico», *Corriere del Ticino*, 5.10.1954, p. 2.

L'OMBRE ET LA TRACE

GRÉGORY QUIN
CHRISTOPHE JACCOUD

Avec cette rubrique, nous souhaitons faire (re)vivre des portraits, dans un style très personnel, entre la notice de dictionnaire, la fiche Wikipédia et le portrait journalistique plus classique. L'ombre de ce qui a été et la trace de ce qui perdure. *Les Sports Modernes* proposent à la curiosité une courte rubrique composée de brèves notices biographiques qui évoquent des figures de femmes et d'hommes, aux notoriétés établies mais pas toujours éclatantes, dont les trajectoires et les œuvres témoignent d'une exposition aux contextes, aux pratiques et aux styles d'une époque. Des femmes et des hommes, vivants ou disparus, dont les parcours font liaison entre les différents thèmes qui constituent les numéros de la revue – les chef-fe-s, la vitesse et bientôt la politique. Une manière à la fois discrète et assumée de placer quelques traits d'union et de lancer quelques ponts dans l'histoire de la revue.

Leo Gasperl (1912-1997)

Leo Gasperl sera le deuxième détenteur du record du monde de vitesse sur des skis, avec une marque qui tient entre 1932 et 1947. Avec 136 kilomètres par heure, mesurés sur la piste du Kilomètre Lancé de St-Moritz, il dépasse de plus de 30 km/h l'ancien record de son compatriote Gustav Lantscher. Né en 1912 en Styrie, Leo Gasperl appartient à la génération qui va voir le ski de descente – le « ski alpin », celui pour lequel la vitesse est une composante essentielle – s'institutionnaliser et être consacré par des championnats du monde dès 1931. Gasperl participe aux éditions de 1933 et 1934 mais ne parvient pas à briller, la faute probablement à une polyvalence trop grande, pour celui qui établit, en saut à ski, un record de distance sur le tremplin de Kitzbühel (à 64 mètres) en 1931, qui remporte la descente du fameux Parsenn-Derby de Davos le 7 février 1932, quelques jours à peine avant de battre le record du monde de vitesse



Figure 1 Leo Gasperl, vers 1932.
© Photographe inconnu, Wikimedia Commons.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.165

à St-Moritz. Il renonce à sa carrière sportive en 1935, pour devenir entraîneur de l'équipe nationale italienne en prévision des Jeux olympiques de 1936. Il aura alors sous son aile le jeune Zeno Colò, lequel lui ravira le record de vitesse (avec 159,2 km/h) en 1947. Comme souvent à cette époque, du ski au cinéma, il n'y a qu'un pas que Leo Gasperl franchira à la fois comme acteur et comme réalisateur.

Youri Gagarine (1934-1968)

Un seul voyage dans l'espace et déjà l'éternité, comme le cratère et l'astéroïde qui portent désormais son nom. Un seul voyage à griffer l'espace et cette prouesse technologique, réalisée par une nation calcinée par la Seconde Guerre mondiale et dont on moquait l'incapacité à produire des biens de première nécessité, devint partie vive de la geste russe comme de l'histoire de l'humanité. Un vol seulement, au-delà de la ligne de Karman, vers le grand ciel, et Youri devint Gagarine, le premier *cosmonaute*, néologisme venant enrichir la figurologie soviétique des danseuses du Bolchoï, des espions du KGB et des champions d'échec.



Figure 2 Youri Gagarine.
© Finnish Museum of Photography, Wikimedia Commons.

Quatre courtes années seulement auront suffi à l'URSS entre la mise en orbite du premier satellite Spoutnik 1, en octobre 1957, et l'envoi d'un homme dans l'espace, en avril 1961. Il est vrai que le temps pressait et que le vol suborbital habité du programme américain *Mercury* avait été programmé pour le mois de mai de cette même année. Restait à trouver le pilote, le héros. Restait à trouver l'officiant de cette nouvelle forme de prédication par les fusées et par la vitesse ; celui dont les ingénieurs de vol estimaient les chances de retour sain et sauf à 50 % ; celui dont le corps allait supporter une accélération de 5G et expérimenter l'apesanteur pour la première fois. Tout exploit repose sur une idée fixe. Petit, celle de Youri, enfant du kolkhoze, des décombres calcinés et des fosses communes de l'Opération Barbarossa, fut de devenir champion de gymnastique. Puis de voler, vite, très vite, plus haut, toujours plus haut, courant au péril sans se départir de son joyeux courage. À vingt-sept ans entre alors dans l'Histoire celui que le monde, y compris les ennemis idéologiques, décrit comme modeste et souriant, loin des soldats du Parti aux yeux durs et froids qui luisent sous la visière de la casquette. Mais la conquête de l'espace est un moyen d'envoyer d'autres messages et le major Gagarine est mis au pré très vite après son vol. Il est vrai que si le cosmos est en expansion constante, la raison d'État est plutôt précautionneuse et il importe de protéger la légende. Après la vague des compliments, des félicitations et des tournées internationales, après les honneurs, les décorations et les *insignia imperii*, Gagarine ne volera plus. Ni dans le ciel ni vers le cosmos. Jusqu'à ce 27 mars 1968 où l'aviateur sans avion, le pilote honoraire, pourtant accompagné d'un instructeur, écrase son Mig 15 près de l'aéroport Chkalovsky, dans les proches environs de Moscou. Gagarine quitte son orbite dans l'année de ses trente-quatre ans, pour rejoindre le cercle des cosmonautes disparus.

Pat Moss-Carlson (1934-2008)

Mai 1962, une Mini cooper verte, numéro 104 sur la portière, remporte le Rallye des Tulipes, une épreuve hollandaise de référence. Si la victoire d'une Mini dans un rallye international est une première, le binôme qui la conduit n'en est pas à son coup d'essai. C'est en effet en 1960 déjà que Pat Moss, épouse Carlson, « *A Woman of many talents* » comme la désigne la presse spécialisée, assistée de sa copilote Ann Wisdom, a terminé en tête d'une compétition devant quelques-uns des meilleurs pilotes masculins de l'époque. Récoltant de surcroît places d'honneur et classements flatteurs dans quelques-uns des rendez-vous les plus estimés de la profession : RAC Rallye, Rallye Liège-Rome-Liège, Rallye de Monte Carlo, Rallye de Corse, Safari Rallye Kenya, Targa Florio, Coupe des Alpes, Rallye de Grèce... Cheveux bruns coupés court, une allure à la Tara King de la série *Chapeau melon et bottes de cuir*, membre de l'équipe britannique d'équitation dans une première vie, PMC était certes rentrée dans la vie par la bonne porte : milieu aisé ; parents pilotes amateurs ; une éducation bourgeoise sachant jouer avec les codes sociaux en matière d'éducation féminine ; un frère aîné, Stirling Moss, trois fois vice-champion du monde de Fl... Elle n'en fut pas moins avant Michèle Mouton, sa consœur quadruple championne du monde de rallye dans les années 1980, l'une des rares femmes pilotes à s'exprimer au plus haut niveau de la discipline. Et l'une des premières à *rouler vite* sur quatre roues ; dans la poussière de l'été comme sur les routes glissantes de l'automne, quand chaque course est une embuscade, parce qu'à tout instant peut surgir une attaque, un chien sans collier, une tache d'huile ou encore un spectateur imbécile. Celle pour qui la vitesse fut l'occasion d'atteindre son propre zénith se retira de la compétition l'année de la naissance de sa fille, en 1969. Laissant derrière elle un manuel de conduite, *L'Art et la technique du pilotage*, coécrit avec son mari le flegmatique coureur suédois Erik Carlson, et le souvenir d'un habitacle de voiture de course comme espace commun de



Figure 3 Pat Moss-Carlson en 1963.
© Harry Pot, Wikimedia Commons.

sororité et de talent féminin. Un dispositif qui n'a pas trouvé d'équivalent à ce jour.

Meta Antenen (née en 1949)

Meta Antenen n'aimait « *ni la gloire ni la publicité ni les journalistes* », comme le rappelait une émission de télévision qui lui était consacrée en 1971. Meta Antenen, comme un myosotis séché dans les pages d'un album. Un nom, un souvenir, d'anciennes images, une élégance blonde, un training rouge de coupe martiale arborant la croix suisse. Meta Antenen, une histoire suisse : son entraîneur est son chef de bureau, elle vit et s'entraîne dans un monde simple et familial, grand comme une chambre d'enfant, borné par un petit stade champêtre ouvert au public, les hautes murailles de la forteresse du Munot qui dominant la ville de Schaffhouse et les vastes locaux de l'entreprise *Carl Maier Elektrischer Apparate* dans laquelle elle exerce le métier de dessinatrice technique. Antenen Meta :



Figure 4 Meta Antenen. © Panini, Wikimedia Commons.

le patronyme est courant, le prénom l'est moins qui dit la puissance de feu de ces petits cubes d'allumage blancs que chaque famille utilise à l'occasion des pique-niques. Le feu donc. Meta, silhouette du commun mais ardeur disciplinée et vigueur juvénile, est une fusée qui a posé sa main sur la vitesse et le franchissement des distances. Elle court très vite, le 100 m haies en particulier, et saute très loin. Débordement pur et simple de son apparence lisse et convenable. Palmarès national et international impeccable dans des années qui sont pourtant faméliques pour l'athlétisme suisse : plus de trente titres de championne suisse ; vice-championne en 1971, puis championne d'Europe de saut en longueur en 1974 ; vice-championne d'Europe également de pentathlon en 1969 ; finaliste olympique en 1968 et 1972. Enfin, détentrice, quarante ans durant, du plus vieux record de l'athlétisme national, en saut en longueur. Meta Antenen, l'humilité comme moteur, école et drapeau derrière lequel elle marche au combat athlétique, mais des flammes dans les jambes et une reconnaissance internationale bien établie quand la trame de l'athlétisme suisse était si mince que ses rares motifs brillaient par défaut. Meta Antenen, sans doute la première icône féminine de l'athlétisme suisse, dans une époque où les femmes de vitesse étaient plus volontiers des skieuses.

Emelie Forsberg (née en 1986)

Originnaire de Noraström, petite commune suédoise située à 500 kilomètres au nord de Stockholm, sur le golfe de Botnie, Emelie Forsberg compte depuis le début des années 2010 parmi les meilleurs athlètes du monde en course de trail et en skyrunning, cette version du trail que l'on pratique à très haute altitude. Emelie Forsberg cumule de nombreuses victoires sur le circuit international de skyrunning dans la décennie 2010, notamment le championnat du monde de skymarathon et le championnat d'Europe de skyrunning, ajoutant à cela différents records



Figure 5 Championnat d'Europe de Skyrunning (Emelie Forsberg, 4^e place). © NKBV, Wikimedia Commons.

sur des ascensions en aller-retour, comme au Cervin en cinq heures cinquante-deux (en 2013) ou au Mont Blanc en sept heures cinquante-trois (en 2018). « Femme de » Kilian Jornet, sans être un simple faire-valoir, elle sera, avec lui, du fameux sauvetage sur le Frendo Spur dans la face nord de l'Aiguille du Midi, en septembre 2013, où la légèreté du matériel emporté – pour assurer une bonne vitesse d'ascension – aurait pu coûter la vie au couple et ouvrira plusieurs débats sur la manière dont la montagne doit être abordée et sur les conséquences de véritables « paris » misant trop sur la vitesse.

Stefano Casiraghi (1960-1990)

Héritier d'un « *self-made-man* » ayant fait fortune dans le charbon et le pétrole, Stefano Casiraghi incarne une réussite ancrée dans la croissance des Trente Glorieuses. De nombreux médias people soulignent dans les années 1980 que ce dernier est « *accro à la vitesse et à l'adrénaline* », à la fois pour son engagement dans les courses de motonautisme – il

est champion du monde en 1989 et détenteur du record du monde de vitesse – et dans les courses automobiles. Évidemment célèbre à travers son mariage avec la princesse Caroline de Monaco, il l'entraîne d'ailleurs dans un camion pour participer au rallye Paris-Dakar en janvier 1985, sous les crépitements des flashes des paparazzis. Son goût pour la vitesse, il le cultive aussi à la ville, dans le cadre de ses activités professionnelles, de revendeurs de différentes marques automobiles mais aussi de directeur d'un chantier naval spécialisé dans la construction de puissants bateaux sur le lac de Côme, proche de ses racines familiales. Casiraghi disparaît dans un accident de *off-shore* au large de Saint-Jean-Cap-Ferrat,



Figure 6 Stefano Casiraghi avec son équipe, Patrice Innocenti (à gauche) et Romeo Ferraris, 1989. © Rennboot, Wikimedia Commons.

à pleine vitesse, alors que son embarcation se retourne sur une vague en étant lancé à plus de 150 km/h. Huit ans à peine après la disparition de Grace Kelly, la mère de Caroline de Monaco, dans un accident de voiture sur une route entre La Turbie et Monaco, c'est encore la vitesse – peut-être excessive – qui frappe la famille princière de Monaco et contribue à fabriquer sa légende.

Découvrir...



« BUSY LIFE ON THE MOVE » OR SLOW ITERATIVE SELF-INQUIRY?

Connecting Narratives of Social Acceleration With Empirical Studies of Self-Tracking

BASTIEN PRESSET

« *A fast/slow dichotomy cannot hope to capture the simultaneous coexistence of multiple temporalities that characterize the experience of modernity. Once we recognize this, we can begin to reimagine hybrid sociomaterial assemblages or networks for enacting different times in an intensely technological world.* »¹

The proliferation of tracking

An office worker activates her smartwatch before a midday run; a professional cyclist closely looks at her power meter as she warms up for a time trial; colleagues pull out their smartphones to compare their numbers of steps. These situations are generally presented as modern and desirable forms of living. They are also associated, as we will see, with narratives of social acceleration. In this short text, I would like to question these narratives and build a more nuanced perspective based on current empirical research in the field of self-tracking scholarship. This will allow me to move beyond techno imaginaries of social acceleration that often mask the more mundane - yet essential - reconfigurations that digitalisation introduces

into people's daily lives. This will also be an initial yet modest step in the study of the relationship between digital self-measurements and social acceleration.

While measuring performance has been an integral part of sport for centuries, datafication² and the rise of the « Internet of Things » (IoT) have catalysed its spread. In January 2022, *Strava*, a popular measurement app for endurance sport, had 95 million users, with a growth rate of 2 million users per month³. A 2017 study among Dutch amateur runners indicated that 86 per cent of participants used a tracking technology to prepare for and/or during a popular race⁴. This trend is expected to continue, as indicated by a 2022 Swiss study showing that 20 per cent of adolescents aged 12 to 19 own a smartwatch or activity tracker⁵. Whether individuals are cycling or using treadmills, utilising pedometer applications natively installed on all cell phones or high-tech smartwatches, following public health recommendations or uploading data on specialised websites, the tracking of physical activity has undeniably become a feature of many people's daily lives.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.171

Self-tracking as a modern form of social acceleration

These developments have sparked scholarly interest in self-tracking, « *practices in which people knowingly and purposively collect information about themselves, which they review and consider applying to the conduct of their lives* »⁶. However, the self-tracking literature has not really engaged so far with the sociology of time. This is surprising, particularly since self-tracking is frequently mentioned by sociologists of time.

Hartmut Rosa, who has arguably provided one of the most elaborate interpretations of sociotechnical acceleration⁷, refers to self-tracking practices as « *an eloquent example* » of late modernity's subjects' ways of life which compel them « *to constantly move faster, if only to maintain their position in the world* »⁸. He associates them with neoliberal ideals such as personal growth, quantification and abstraction, mobility, and renewal. Similarly, in *Pressed for time: The acceleration of life in digital capitalism*, Judy Wajcman mentions self-tracking when she introduces « *high-speed society* » and suggests that « *self-logging wristbands that track everything from heart rates and sleep patterns to mood fluctuations are marketed for a busy life on the move* »⁹. Both Rosa and Wajcman picture self-tracking practices as a paragon of processes of social acceleration.

At this stage, it seems that both authors support the broader discourse that associates self-tracking with social acceleration. This is partly because they move away from using self-tracking as an example once they transition to more critical analyses. However, later in the same book, Wajcman criticises such discourses for being fraught with technological determinism. In other words, although she acknowledges that technologies are often entangled with narratives of social acceleration, she suggests that this does not always translate into actual accelerations in people's daily lives. My aim in this short commentary is to explore this insight by draw-

ing upon empirical studies of self-tracking to pit them against broader discourses of social acceleration.

Empirical research and slow(er) temporalities

« *The runs just felt so much longer* », said Jacobs, 23, a three-time NCAA champion who recently turned pro. « *That was one of my main problems with it. I wasn't enjoying myself or looking around. Instead, I was kind of looking at the watch every quarter-mile to see how much longer I had left.* »¹⁰

This example aligns with one of the key points of Wajcman's critique, which argues that what is marketed as acceleration may actually result in deceleration. When it comes to self-tracking practices, the following self-experiment can provide valuable insights: one can compare running with or without a smartwatch. When using the smartwatch, one must first acquire the device (and, optionally, a heart rate monitor), often wait for a GPS signal, select and start a programme, remove the instruments afterwards (sometimes cleaning them), and review the generated data. This does not include the time spent searching for a suitable watch, purchasing it, charging it when out of battery, learning how to use it, setting up an account on tracking platforms, learning to navigate the account and, of course, learning about the data and analysing them. The result is obvious: it takes more time than simply going out for a run without any tracking equipment.

And this is assuming that everything works smoothly. However, watches may require repairs or replacements, software updates are necessary, and data can sometimes be lost, incomplete, or incomprehensible, leading - aside from loss of time - to frustration and disengagement¹¹. As we all experience in daily life, the rhetoric of speed and seamlessness associated with technology often translates into a reality of delays and bug-fixing. Beyond discourses of flawless efficiency and acceleration, this is the reality

echoed in empirical studies of self-tracking practices¹².

In fact, empirical studies have led scholars to argue that self-tracking data are more often perceived as « broken » or in need of repair and active engagement than seamless (optimistic accounts call it « lively »¹³) and that tracking practices require a lot of fine-tuning and work from individuals^{14, 15}. One of the key insights from this empirical literature is that beyond the « objectivity of data » - often associated with simplicity and efficiency - lies the intricate nature of self-reflection, which encompasses interpretation, self-narratives, emotions and social context^{16, 17}. For most individuals, self-tracking is a demanding and iterative process of self-reflection that is bundled with goals as various as curiosity, passion for technology, economic necessity, cultural disposition towards self-care, and disease management, and not simply with speed or optimisation^{18, 19}.

It has also been highlighted that most trackers do not monitor themselves continuously²⁰. They often opt not to track themselves on certain days (such as weekends), see harm in wearing trackers all the time, and prefer not to wear them when they already know that they will not achieve their objectives or as a form of « soft resistance » to what is sometimes identified as an oppressive logic²¹. Such « episodic » usage is so prevalent in people's experiences that scholars consider it « *an integral part of ongoing self-tracking practices* »²². This flexibility that trackers allow themselves brings us away from the pressured and busy individual of the social acceleration critique.

There seems to be quite a gap between discourses of social acceleration and « busy lives on the move » on one side and people's actual experiences of self-tracking on the other. I am not suggesting that there are not instances where self-tracking may lead to feelings of acceleration in people's rhythms of life, or that self-tracking is not a byproduct of social imaginaries that

entail social acceleration. Sure, self-tracking tools are most often marketed along the lines of optimisation, efficiency and speed²³, and this discourse may translate, for certain categories of individual, into experiences of acceleration (often associated with stress and anxieties)²⁴. However, this is but one (and marginal, according to empirical research) of the various reconfigurations of the experience of time that emerge in self-tracking practices. To understand how self-tracking (re)produces acceleration or deceleration, we need to distance ourselves from both theoretical and marketing narratives and empirically map out the diversity of lived experiences.

On the need to explore temporalities

The overall goal of this commentary is to caution against overly simplistic narratives of sociotechnical acceleration. Sure, the prototypical figure of the white-collar professional frantically tracking activities with high-tech solutions, purportedly following a rational, science-based, technological pathway towards physiological efficiency to prepare for Ironman competitions may exist. It is indeed one of the figures of late modernity. But starting from this figure and suggesting that it is a product of technological developments such as self-tracking is making at least three mistakes. The first is to believe that it is « caused » by self-tracking technologies, which is a blatant case of technological determinism. The second is to give too much credit to the discourses and imaginaries of acceleration that underpin it and forget that they are just one aspect among the myriad practices mediated by self-tracking. Conversely, the third mistake would be to dismiss these discourses as mere rhetoric, without recognising that they can actively contribute to actual experiences of acceleration. The goal here is not to prioritise practices over narratives, or to suggest that they are not connected, but rather to draw the

attention towards the diverse forms that their intertwinements can take.

There is a growing need to document the variety of self-tracking's « *hybrid sociomaterial assemblages* » in relation to the « *different times* »²⁵ that they produce. That endeavour requires mapping out, as a minimum, a) the imaginaries and narratives of social acceleration that are associated with self-tracking; b) their vari-

ous enactments; c) alternative discourses and enactments; and d) their entanglement with social conditions and life trajectories. Exploring these research avenues is essential because, as is evidenced by the brief review of the empirical literature, without reliable empirical foundations, theoretical discourses may inadvertently legitimise and naturalise dominant and hyperbolic narratives of social acceleration.

Biography: Bastien Presset holds a PhD in Human Movement and Sports Sciences obtained in 2022. His thesis focused on digital measurements of physical activity in health insurance and was distinguished by a Faculty Prize (UNIL). He joined King's College London in 2023 before he moved back to the University of Lausanne in 2024. He has experience as an academic consultant, notably focusing on public policies in sports. From 2018 to 2024, he held the position of President of the Swiss Association of Professionals in Adapted Physical Activities. His expertise extends to issues of inequality related to digital technology, self-tracking, and technological design, with a specific emphasis on interdisciplinary approaches.

Notes

¹WAJCMAN Judy, *Pressed for Time: The Acceleration of Life in Digital Capitalism*, Chicago, University of Chicago Press, 2020.

²FLENSBURG Sofie, LOMBORG Stine, « Datafication Research: Mapping the Field for a Future Agenda », *New Media & Society* 25-6, 2023, pp. 1451-1469.

³CURRY David, « Strava Revenue and Usage Statistics », *Business of Apps*, January 2024, online : <https://www.businessofapps.com/data/strava-statistics/>

⁴JANSSEN Mark, SCHEERDER Jeroen, THIBAUT Eric, BROMBACHER Aarnout, VOS Steven, « Who Uses Running Apps and Sports Watches? Determinants

and Consumer Profiles of Event Runners' Usage of Running-Related Smartphone Applications and Sports Watches », *PloS One* 12-7, 2017, online.

⁵KÜLLING Céline, WALLER Gregor, SUTER Lilian, WILLEMSE Isabel, BERNATH Jael, SKIRGAILA Patricia, STREULE Pascal, SÜSS Daniel, « JAMES: Jugend, Aktivitäten, Medien - Erhebung Schweiz », *Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften*, 2022.

⁶LUPTON Deborah, *The Quantified Self: A Sociology of Self-Tracking*, Cambridge, Polity, 2016.

⁷ROSA Hartmut, *Social Acceleration: A New Theory of Modernity*, New York, Columbia University Press, 2013.

- ⁸ ROSA Hartmut, *Résonance: une sociologie de la relation au monde*, Paris, La Découverte, 2021.
- ⁹ WAJCMAN Judy, *Pressed for Time...*
- ¹⁰ CACCIOLA Scott, « GPS Watch? No Thanks. Top Runners Are Ditching the Data », *New York Times*, 16 September 2023.
- ¹¹ BOLDI Arianna, RAPP Amon, « Quantifying the Body: Body Image, Body Awareness and Self-Tracking Technologies », in : WAC Katarzyna, WULFOVICH Sharon (eds.), *Quantifying Quality of Life: Incorporating Daily Life into Medicine*, Cham, Springer international Publishing, 2022, pp. 189-207.
- ¹² DIDZIOKAITE Gabija, SAUKKO Paula, GREIFFENHAGEN Christian, « The Mundane Experience of Everyday Calorie Trackers: Beyond the Metaphor of Quantified Self », *New Media & Society* 20-4, 2018, pp. 1470-1487.
- ¹³ LUPTON Deborah, « Personal Data Practices in the Age of Lively Data », *Digital Sociologies*, 2016, pp. 335-350.
- ¹⁴ PINK Sarah, RUCKENSTEIN Minna, WILLIM Robert, DUQUE Melisa, « Broken Data: Conceptualising Data in an Emerging World », *Big Data & Society* 5-1, 2018, online.
- ¹⁵ KRISTENSEN Dorthe Brogård, KURUOGLU Alev Pinar, BANKE Signe, « Tracking Towards Care: Relational Affordances of Self-Tracking in Gym Culture », *Sociology of Health & Illness* 7-43, 2021, pp. 1598-1613.
- ¹⁶ KRISTENSEN Dorthe Brogård, RUCKENSTEIN Minna, « Co-evolving With Self-Tracking Technologies », *New Media & Society* 20-10, 2018, pp. 3624-3640.
- ¹⁷ ELSDEN Chris, KIRK David, DURRANT Abigail, « A Quantified Past: Toward Design for Remembering With Personal Informatics », *Human-Computer Interaction* 31-6, 2016, pp. 518-557.
- ¹⁸ PHARABOD Anne-Sylvie, « Faire ses 10 000 pas, vraiment? Une enquête sur les pratiques de self-tracking ordinaires », *Réseaux* 216-4, 2019, pp. 157-187.
- ¹⁹ RÉGNIER Faustine, « Goût de liberté et self-quantification perceptions et appropriations des technologies de self-tracking dans les milieux modestes », *Réseaux* 208-2/3, 2018, pp. 95-120.
- ²⁰ PRESSET Bastien, KRAMER Jan-Niklas, KOWATSCH Tobias, OHL Fabien, « The Social Meaning of Steps: User Reception of a Mobile Health Intervention on Physical Activity », *Critical Public Health* 31-5, 2021, pp. 606-616.
- ²¹ NAFUS Dawn, SHERMAN Jamie, « Big Data, Big Questions. This One Does Not Go Up to 11: The Quantified Self Movement as an Alternative Big Data Practice », *International Journal of Communication* 8, 2014, pp. 1784-1794.
- ²² GORM Nanna, SHKLOVSKI Irina, « Episodic Use: Practices of Care in Self-Tracking », *New Media & Society* 21-11/12, 2019, pp. 2505-2521.
- ²³ RUCKENSTEIN Minna, PANTZAR Mika, « Beyond the Quantified Self: Thematic Exploration of a Dataistic Paradigm », *New Media & Society* 19-3, 2017, pp. 401-418.
- ²⁴ PRESSET Bastien, OHL Fabien, « The Social Grounds of Self-Tracking in Insurance: A Mixed-Method Approach to Adoption and Use », *Digital Health* 9, 2023, pp. 1-18.
- ²⁵ WAJCMAN Judy, *Pressed for Time...*

LA VITESSE DANS LES ARTS MARTIAUX JAPONAIS

LORIS PETRIS

Anciens ou modernes, orientés vers le loisir ou la compétition, les sports de combat se distinguent des arts martiaux, issus du combat réel sur le champ de bataille. Les premiers dérivent souvent des seconds mais leurs codes, leurs pratiques et leurs imaginaires sont différents. Au sein des arts martiaux japonais, il faut distinguer les techniques combatives propres aux guerres civiles (*Kobujutsu*) des voies martiales de la pacification de Edo dès 1607 (*Kobudo*), tournées d'abord vers l'accomplissement de soi et marquées par le Zen¹. La même distinction existe pour l'ère moderne, entre techniques de combat modernes (policières ou militaires : *Shinbujutsu*) et les nouvelles voies martiales du xx^e siècle (*Shinbudo* : *Judo*, *Kendo*, *Aikido*, *Karatedo*) parfois sportivisées voire olympisées. Cette distinction vaut pour d'autres espaces socioculturels et historiques : le *Kravmaga* israélien à visée initialement militaire (donc *Shinbujutsu*) n'a rien à voir avec le *MMA* (*Mixed Martial Arts*) compétitif ; le *Bartitsu* anglais, lié au mouvement des suffragettes, a peu en commun avec un art martial chinois interne comme le *Tai Chi Chuan*.

Définie comme « *action ou faculté de parcourir un grand espace en un minimum de temps* » (TLF), la vitesse concerne tout sport de combat et tout art martial : la célérité pour surprendre et l'explo-

sivité pour prendre d'emblée l'ascendant sont au fondement du combat, qu'il soit sportivisé, ritualisé ou réel. Mais la vitesse n'occupe pas la même place au sein de ces disciplines où l'on ne se bat pas contre un chronomètre. Elle n'est qu'une composante, nécessaire mais insuffisante, qui s'intègre dans un lacs complexe déterminant l'efficacité, dans l'instant ou dans la durée.

Vitesse nécessaire : optimiser

En situation de confrontation sportivisée, ritualisée ou réelle, le perfectionnement du geste et l'optimisation des forces permettent d'accroître la vitesse.

1. Dans les sports de combat comme dans les disciplines martiales, qui manifestent un haut degré de « civilisation », c'est-à-dire de domestication des instincts sans avoir été sportivisées², la précision technique est économie gestuelle et donc gain de rapidité et d'efficacité. La force pure est canalisée par une technique optimale. Le geste juste, naturel donc minimal, nécessite un travail d'acquisition mais aussi d'épuration, de réduction à un essentiel qui pourra concentrer force et vitesse. L'efficacité repose certes sur la vitesse mais aussi, en amont, sur la précision, la simplicité et l'optimisation des facultés afin de réduire les interférences physiques, motrices mais aussi sensorielles et psychiques. Démarrer

sans appel n'en est qu'un exemple où, pour le dire avec Valéry, « l'attente est anticipation, moitié d'un tout, temps gagné, accumulé [...] Quelque chose naît avant terme – avant ses conditions d'existence –, agit avant d'être. »³

L'action naît avant d'être. De même, dans les disciplines de percussion, la force n'est nécessaire qu'au départ du mouvement et à son arrivée (double pic) alors que son centre (l'accélération) doit être détendu⁴. C'est donc bien par une présence détendue que la vitesse est augmentée, « une association paradoxale de la force au relâchement et à la détente, de l'efficacité et de l'activité à un certain abandon et à une forme de passivité alerte »⁵.

L'action nécessite la non-action.

2. Dans les sports de combat comme dans les arts martiaux, avec ou sans armes, le mouvement est initié par le bassin, qu'il s'agisse d'une technique de percussion, de projection, de préhension, de luxation ou d'étranglement : la hanche crée l'impulsion première qui se développe dans les membres (et jusqu'à l'arme), de manière ondulatoire ou linéaire. Le ventre est moteur de l'action voire, au Japon, centre d'intégration de l'être⁶. L'action unifiée des membres autour d'un bassin solide et mobile permet d'accroître vitesse, puissance et stabilité.

3. Essentielle est dans l'art martial japonais la conjonction des forces suscitant la vitesse : forces centrifuges, forces de translation et enfin, la plus difficile, l'exploitation de la force de la gravité. Ainsi, en *Aikibudo*, la pratique exploite la dynamique et la gravité pour créer un geste impossible statiquement, comme en danse ou en patin à glace : « utiliser les lois universelles sans effort pour accompagner l'action sans la contrarier : capter et exploiter la cinétique pour inscrire la mécanique dans une dynamique »⁷.

À travers une perception subtile du rythme de l'action (*hyoshi*), l'art canalise et transforme les forces en présence en ne recourant qu'à une énergie optimale, c'est-à-dire minimale (*sei ryoku zen yo*).

Vitesse nécessaire mais insuffisante : vers d'autres facultés

Mille ans avant le premier traité occidental de stratégie (celui de Machiavel), *L'Art de la guerre* de Sun-Tsu n'évoque la vitesse que comme épiphénomène parmi des principes bien plus cruciaux, qui doivent agir de concert : « une armée doit être preste comme le vent, majestueuse comme la forêt, dévorante comme la flamme, inébranlable comme la montagne [...] insaisissable comme une ombre, elle frappe avec la soudaineté de la foudre »⁸.

Au XVI^e siècle, le samuraï Takeda Shingen reprend cette devise : rapide comme le vent, silencieux comme la forêt, conquérant comme le feu, stable comme la montagne (*furin kazan*)⁹. L'efficacité provient donc de cette conjonction de facteurs qui se démultiplient : la rapidité prend de surprise, le secret supprime toute prévisibilité, la puissance dévaste et la tranquillité évite toute précipitation qui prêterait flanc à la feinte, la *metis* d'Ulysse. Comme les *Stratagemata* de Polyen, le traité des trente-six stratagèmes (*San Shi Liu*) ne dit pas autre chose : la diversion, l'astuce, la dissimulation et l'anticipation priment la vitesse d'exécution, même si la soudaineté de l'attaque s'avère parfois décisive¹⁰. Les traités japonais de stratégie, du *Livre des cinq anneaux* (*Gorin no sho*) de Miyamoto Musashi au *Heiho Kadensho* de Yagyu Munenori, vont dans le même sens : la vitesse n'est qu'un critère parmi d'autres car le coup ou la coupe trop rapides et pas assez denses faillent pareillement. La première vitesse est celle de l'esprit alerte, qui ajoute au regard, physique (*ken*), une perception intérieure, intuitive (*kan*).

Confondant souvent vitesse et précipitation, notre monde moderne vit dans l'hégémonie récente de la vitesse, qui ne va pas de soi puisqu'innombrables sont les champs qui lui échappent (la création, le sommeil, la nature, etc.) et les cultures qui ne la privilégient pas. « La précipitation vient du diable ; Dieu travaille lentement », dit le proverbe persan. Il en va de même dans les disciplines martiales : alors que celles

sportives survalorisent la rapidité, celles encore liées à une martialité connaissent ses risques et valorisent plutôt la juste mesure. Dans les sports de combat et les arts martiaux, la vitesse absolue (chronométrique) se double d'une vitesse relative (liée à la perception par l'adversaire). La vitesse maximale n'est pas toujours la vitesse optimale, qui repose notamment sur la disponibilité, le sens de l'opportunité, la gestion du temps et de l'espace ainsi que la maîtrise du rythme.

Lucidité et maîtrise émotionnelle

Aux paramètres cinétiques doivent s'ajouter des principes physiologiques et surtout psychologiques, comme le montrent les trois catégories formalisées par le spécialiste en hoplogologie Richard Hayes et résumées par David A. Hall¹¹ :

BRAIN-MANIFEST TRAITS	Japanese
Imperturbable-mind Trait	<i>Fudoshin no ri</i>
Cognitive/intuitive Trait	<i>Kangae/kan no ri</i>
Volitional Trait	<i>Sen no ri</i>
BODY-MANIFEST TRAITS	
Omnipose Trait	<i>Mugamae no ri</i>
Abdominal Trait	<i>Hara no ri</i>
Respiratory Trait	<i>Kokyu no ri</i>
ACTION-MANIFEST TRAITS	
Force/Yield Trait	<i>Goju no ri</i>
Synchronous Trait	<i>Aiki no ri</i>

Comme la synchronisation (*aiki*) et l'alternance force-souplesse (*goju*), la vitesse relève de la troisième catégorie. Mais les deux premières sont déterminantes : la deuxième met en évidence l'importance de la stabilité, de la mobilisation du centre de gravité ainsi que de la respiration abdominale ; la première

valorise, au départ de l'action, le cycle stabilité mentale/disponibilité perceptive/décision juste (*steadiness-perception-volition*) : face à l'agression, ne pas perdre pied, puis activer sa perception et décider sans hésitation. La succession de ces trois étapes détermine la vitesse de réaction. L'exercice inlassable, le drill formel (*kata*) et la pratique intensive visent à réduire ce laps de temps pour favoriser une instantanéité de la réponse.

Or, là où la situation sportive simplifie l'action, le champ de bataille se révèle bien plus complexe : le sport rend plus prévisible (temps et espace limités), réduit les possibles (un seul adversaire) et régule la situation (règles) pour accélérer et intensifier la confrontation, la rendant plus palpitante pour un public ; au contraire, le combat réel élargit les possibles et la complexité de la gestion psychique, face à des adversaires, des attaques et des objets qui sont inattendus et peuvent être multiples. À chaque étage (physiologie, technique, affectif, psychologique), la disponibilité est le maître mot, tout autant que l'optimisation des facultés et la maîtrise des affects, qui est lucidité émotionnelle. Clausewitz ne dit pas autre chose, d'emblée : la suprématie doit aussi prendre en compte les facteurs moraux, comme les erreurs probables de l'ennemi, l'impression produite par un coup d'audace, l'anticipation de son propre découragement, etc.¹².

Saisir le *kairos*

Plus que la rapidité, c'est la justesse qui est ici cruciale et qui renvoie au *kairos* grec, à l'opportunité autant qu'à la précision et la mesure que recommande le *Meden agan* grec. La notion est d'abord spatiale (le point faible, le lieu névralgique du médecin, le point vital, etc.) puis temporelle (le moment opportun du cuisinier ou du politique, etc.)¹³. Chez Eschyle, Zeus tend l'arc de sorte à « empêcher à sa flèche de tomber en deçà du point décisif ou de monter au-delà des astres dans un vol inutile »¹⁴.

En-deçà comme au-delà, trop tôt ou trop tard, le geste est pareillement inefficace. L'efficacité tient ici bien plus à la justesse qu'à une volonté crispée, qui ferait perdre l'opportunité, l'aisance, la souplesse et le naturel. Les régimes subtils du vouloir doivent donc inclure une part de non-vouloir et de lâcher-prise. D'Hésiode à Gracián, le constat est unanime :

« *Observe la mesure : l'à-propos [kairos] en tout est la qualité suprême.* »¹⁵

« *Il faut traverser la carrière du Temps pour arriver au centre de l'Occasion [...]. Un temporisement raisonnable mûrit les secrets et les résolutions. La béquille du Temps fait plus de besogne que la massue de fer d'Hercule.* »¹⁶

Gérer l'intervalle (*ma*) et l'initiative (*sen*)

Le geste juste s'inscrit ainsi dans les deux données fondamentales de toute vie : le temps et l'espace. La vitesse est précisément un rapport entre temps et distance. Or, ces deux facteurs cruciaux, le Japon les envisage en un seul concept : celui d'intervalle, le *ma*, c'est-à-dire autant l'espace que le temps qu'il faut pour le parcourir, ce qui rejoint une définition mathématique et physique de la vitesse, comme « *espace parcouru par un mobile dans l'unité de temps choisi* » (TLF)¹⁷.

Dans les arts martiaux classiques, la perception et la maîtrise de l'intervalle (*ma*) débouchent sur le rôle de l'initiative (*sen*) : dès que l'attaque est perçue à sa source, on anticipe sur celle-ci (*sen no sen*), on réagit en même temps (*tai no sen*) ou on laisse l'attaque se développer pour ensuite prendre l'ascendant dans la contre-attaque (*go no sen*). Mais, dans tous les cas, l'esprit observe et anticipe, prudent, c'est-à-dire s'appuyant sur une mémoire du passé, une intelligence de l'instant et une anticipation du futur¹⁸. La première vitesse est celle de l'esprit et du regard, qui est un dard : « *Où le pied ne va pas, le regard peut atteindre ; où le regard s'arrête, l'esprit peut continuer.* »¹⁹

Maîtriser le rythme (*Hyoshi*)

Tout autant que la vitesse, l'effet de surprise est décisif : dans le combat, il importe de cacher l'émergence de l'action. Ceci passe notamment par les changements de rythme, voire la volonté de contrecarrer le rythme adverse. Au début du XVII^e siècle, le *Heiho Kadensho* de Yagyu Munenori recommande ainsi de ne pas garder le même rythme que l'adversaire mais de « *choisir un rythme pour maintenir votre adversaire à contretemps* » : « *si votre adversaire adopte un rythme rapide, vous devez recourir à un rythme lent [...]* [et] *choisir un rythme pour maintenir votre adversaire à contretemps* »²⁰. Sans surprise, Yagyu ne privilégie pas la vitesse mais le naturel et l'équilibre : « *le moyen terme [...]* ne pas aller trop loin, ni ne pas aller assez loin »²¹. Le sabreur de génie Musashi n'est pas d'un autre avis : « *En toutes choses, tant que l'on n'est pas en harmonie avec les rythmes, on tergiverse sur rapidité ou lenteur. Lorsque l'on est devenu expert dans toutes les voies, on ne semble pas rapide aux regards des autres [...]* Ceux qui vont trop vite tombent. »²² Justesse, non vitesse.

Dans les disciplines martiales, qu'elles soient agonistiques ou traditionnelles, anciennes ou modernes, la vitesse constitue un élément crucial qui permet l'efficacité mais qui dépend d'un faisceau synergétique : explosivité physique, puissance musculaire, mais aussi précision technique, vitesse de réaction, anticipation, coup d'œil, etc. Elle n'est pas suffisante car la frappe puissante et surtout précise dominera le coup rapide mais léger. L'efficacité n'apparaît donc, en définitive, que comme une équation complexe et paradoxale, entre explosivité et détente, action et minimalisme, observation et décision, préparation et spontanéité. « *Hâte-toi lentement* » (*Festina lente*) recommande l'adage ancien commenté par Érasme : « *une certaine maturité et modération tempérée par la vigilance et la patience* »²³.

Or, par l'intériorisation des gestes et de l'action, l'apprentissage martial permet de faire évoluer, en sens inverse, autant la vitesse

physique produite que la vitesse ressentie. Il vise à développer une nouvelle conscience, un regard ouvert capable de « *se faire spectateur impassible, attentif et amusé de ce qui se passe en nous* » comme autour de nous²⁴ ; à nourrir un lieu « où l'on accède sur la pointe des pieds, "l'existence minimale" accueillie avec une juste "retenue" : "Le Neutre serait l'habitation généralisée de l'en deçà, de la réserve, de l'avance de l'esprit sur le corps" »²⁵.

Autrement dit, il s'agit de développer une présence autre, même dans le geste martial ou sportif le plus explosif possible. Et ici la vitesse n'est pas un critère décisif, puisqu'un geste lent mais juste peut mener à la victoire tout autant qu'un non-geste ou l'immobilité.

Tout en se fondant sur un héroïsme de la conquête et de la force morale, les arts martiaux privilégient aussi les « petites vertus » (la prévenance, la discrétion, l'humilité, le silence, la

douceur, l'affabilité, la gratitude, etc.) et les « vertus passives » que notre époque redécouvre : la lenteur, la déprise, le pas de côté²⁶. L'écoute, l'observation, l'attente sont aussi essentielles au combat que la flânerie, le non-faire et le rêve à l'existence²⁷. Comme Achille dans sa tente, Arjuna se retire au début de la *Bhagavad-gita* du *Mahabarata*, montrant qu'il n'y a pas de réelle disponibilité sans capacité de retrait et de déprise²⁸, pas de réelle capacité à mobiliser le plein sans une conscience de l'« usage du vide »²⁹ ; pas de vitesse non plus sans prise en compte d'une inscription dans la durée et dans le respect de principes naturels : la santé, le bien-être, le plaisir, le respect de soi et donc la prise en compte du sujet³⁰. « *Compétition, émulation, évaluation comparative, voilà des termes qui déplacent le résultat (s'il en est un) hors de nous, nous privent de la première mouture, celle du soi.* »³¹

Biographie : Professeur de littérature française à l'Université de Neuchâtel et spécialiste de la Renaissance, Loris Petris pratique depuis quarante-cinq ans les arts martiaux traditionnels japonais (armes : Kobudo de la tradition Tenshin Shoden Katori Shinto Ryu et Jodo de Shinto Muso Ryu ; mains nues : Aïkibudo et jadis laïdo, Karatedo, Aïkido et Yoseikan Budo). À dix-neuf ans, il part vivre au Japon, où il se rend encore chaque année tant pour sa recherche martiale que pour l'enseignement académique. Il y a été l'élève notamment des maîtres Yoshio Sugino et Minoru Mochizuki, tous deux disciples des fondateurs du Judo Jigoro Kano et de l'Aïkido Morihei Ueshiba. En 2020, il a initié un enseignement académique en « sports de combat et arts martiaux » au sein du bachelor en « sciences et pratiques du sport » à l'Université de Neuchâtel.

Notes

- ¹ Voir DRAEGER Donn F., *Classical Bujutsu*, New York ; Tokyo, Weatherhill, 1973 ; DRAEGER Donn F., *Classical Budo*, New York ; Tokyo, Weatherhill, 1973 ; DRAEGER Donn F., *Modern Bujutsu and Budo*, New York ; Tokyo, Weatherhill, 1974. Les techniques guerrières étaient influencées d'abord par le bouddhisme ésotérique. Voir HALL David A., *The Buddhist Goddess Marishiten. A Study of the Evolution and Impact of her Cult on the Japanese Warrior*, Leyde, Brill, 2014, ainsi que HALL David A., « Marishiten. Buddhist influences on combative behavior », in : SKOSS Diane (ed.), *Koryu Bujutsu. Classical Warrior Traditions of Japan*, Berkeley, Koryu Books, 1995, pp. 87-120.
- ² Voir, dans le sillage de Norbert Elias, MUCHEMBLED Robert, *L'Invention de l'homme moderne. Sensibilités, mœurs et comportements collectifs sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 1988, et MUCHEMBLED Robert, *Une Histoire de la violence, de la fin du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Points, 2015.
- ³ VALÉRY Paul, ROBINSON Judith (éd.), *Cahiers*, tome I, Paris, Gallimard, 1973, p. 1270.
- ⁴ MCGILL Stuart M., CHAIMBERG Jon D., FROST David M., FENWICK Chad M. J., « Evidence of a Double Peak in Muscle Activation to Enhance Speed and Force : An Example With Elite Mixed Martial Arts Fighters », *Journal of Strength and Conditioning Research* 24/2, 2010, pp. 348-357.
- ⁵ DOGANIS Basile, *Pensées du corps. La philosophie à l'épreuve des arts gestuels japonais (danse, théâtre, arts martiaux)*, Paris, Les Belles Lettres, 2013, p. 41.
- ⁶ Voir DÜRCKHEIM Karlfried G., *Hara, die Erdmitte des Menschen*, Berne ; Munich ; Vienne, Scherz Verlag, 1967 ; DÜRCKHEIM Karlfried G., *Hara, centre vital de l'homme*, traduction de Claude Vic, Paris, Le Courrier du livre, 1974.
- ⁷ PETRIS Loris (éd.), *Alain Floquet. Sharing Budo/Le Budo en partage*, Paris, Budo Éditions, 2023, p. 135 ; voir p. 161.
- ⁸ Tzu Sun, *L'Art de la guerre*, traduction de Jean Lévi, Paris, Pluriel, 2021, p. 70, VII, 13-14.
- ⁹ Voir INOUE Yasushi, *The Samurai Banner of Furin Kazan (1959)*, traduction de Yoko Riley, Tokyo, Tuttle Publishing, 2006.
- ¹⁰ *Les 36 Stratagèmes. Manuel secret de l'art de la guerre*, traduction de Jean Lévi, Paris, Rivages, 2007.
- ¹¹ HALL David A., *The Buddhist Goddess Marishiten...*, pp. 248-252 ; BELZER M. P. (ed.), *Hoplology Theoretics. Vol. 1: Conceptual Tools for the Hopologist*, Seattle, édition privée, 1984.
- ¹² CLAUSEWITZ Carl von, CHAMAYOU Grégoire (éd.), *Principes fondamentaux de stratégie militaire*, Paris, Mille et une nuits, 2006, pp. 8-9.
- ¹³ ARISTOTE, *Éthique à Nicomaque*, I, 4. Voir TRÉDÉ-BOULMER Monique, *Kairos, l'à-propos et l'occasion. Le mot et la notion, d'Homère à la fin du IV^e siècle av. J.-C.*, Paris, Klincksieck, 1992, 338 p. ; Paris, Les Belles Lettres, 2015.
- ¹⁴ ESCHYLE, *Agamemnon*, 365. Montaigne reprend l'image de l'archer au début de son chapitre I, 30 « De la modération ».
- ¹⁵ HÉSIODE, *Les Travaux et les jours*, 694.
- ¹⁶ GRACIÁN Baltasar, *L'homme de cour (Oraculo manual y arte de prudentia)*, Huesca, Vincencio Juan de Lastanosa, 1647, maxime 5.
- ¹⁷ Voir PETRIS Loris, « Ma », *La Lettre du CERA* 32, printemps-été 2016, et PETRIS Loris, « De l'Orient à l'Occident : concepts fondamentaux des arts martiaux japonais », *Le Numaniste* 2, mars 2014, pp. 12-13.
- ¹⁸ Voir ARISTOTE, *Éthique à Nicomaque*, VI ; CICÉRON, *De inventione*, II, 160 ; AUBENQUE Pierre, *La prudence chez Aristote*, Paris, PUF, 1963.
- ¹⁹ HUGO Victor, *Les Travailleurs de la mer*, II, 2, 5.
- ²⁰ MUNENORI Yagyu, *Le Sabre de vie. Les enseignements secrets de la maison du Shôgun*, traduction de William S. Wilson et Josette Nickels-Grolier, Paris, Budo Éditions, 2005, p. 99.
- ²¹ MUNENORI Yagyu, *Le Sabre de vie. Les enseignements secrets de la maison du Shôgun*, traduction de William S. Wilson et Josette Nickels-Grolier, Paris, Budo Éditions, 2005, p. 119.
- ²² MUSASHI Miyamoto, *Gorin no sho. Traité des cinq roues*, traduction de Maryse Shibata et Masumi Shibata, Paris, Albin Michel, 1983, p. 136.
- ²³ ÉRASME, SALADIN Jean-Christophe (dir.), *Les Adages*, Paris, Les Belles Lettres, 2011, t. II, p. 2, ii, 1, 1.
- ²⁴ BILLETER Jean-François, *Le Propre du sujet*, Paris, Allia, 2021, p. 9 et BILLETER Jean-François, *Leçons sur Tchouang-Tseu*, Paris, Allia, 2002.
- ²⁵ OSSOLA Carlo, *En pure perte. Le renoncement et le gratuit*, Paris, Payot, 2011, p. 8, qui cite BARTHES Roland, « Retenue », in : *Le Neutre. Cours et séminaires au Collège de France 1977-1978*, Paris, Seuil Imec, 2002, p. 120.
- ²⁶ GINZBURG Natalia, *Les petites vertus*, traduction de Adriana R. Salem, Paris, Ypsilon, 2018 ; DÜRCKHEIM Karlfried G., *Le Japon et la culture du silence*, traduction de Catherine de Bose, Paris, Le Courrier du livre, 1985.
- ²⁷ Voir SANSOT Pierre, *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 1998.
- ²⁸ Voir ORDINE Nuccio, *L'utilité de l'inutile*, Paris, Les Belles Lettres, 2013, 156 p. ; CYRULNIK Boris, *J'aime le sport de petit niveau*, Paris, INSEP, 2020.
- ²⁹ Voir GRAZIANI Romain, *L'Usage du vide. Essai sur l'intelligence de l'action de l'Europe à la Chine*, Paris, Gallimard, 2019.

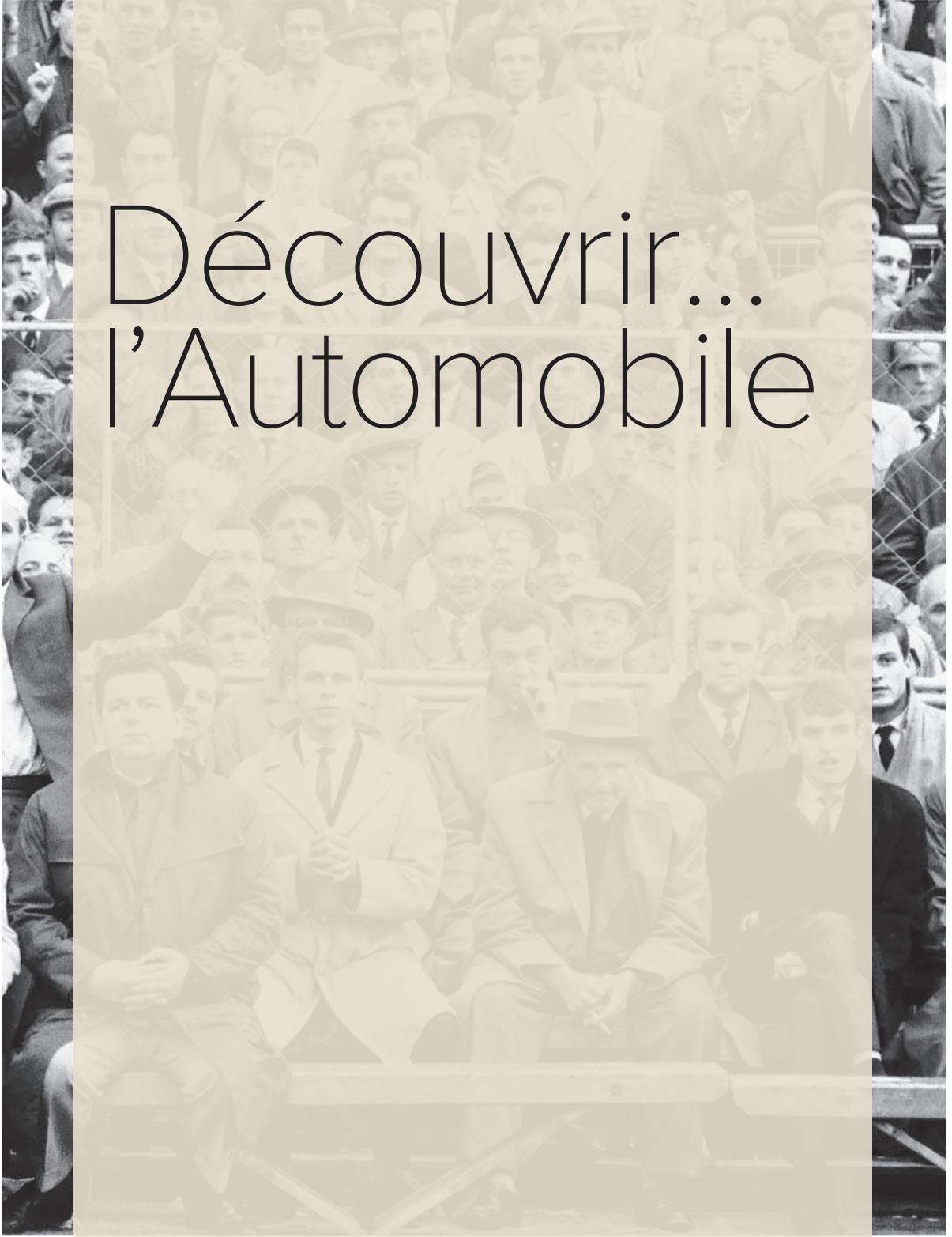
³⁰TERRISSE A., « Prise en compte du sujet et recherches en didactique des sports de combat: bilan et perspectives », *Mouvement et Sport Sciences* 50, 2003/3, pp. 55-79; TOKITSU Kenji, « La longévité de la pratique

en Karaté et en art du combat à main nue », *Cahiers de l'INSEP* 12-13, 1996, pp. 161-168.

³¹OSSOLA Carlo, *Les vertus communes*, Paris, Les Belles Lettres, 2019, p. 10.

Suisse-Belgique, les spectateurs de la Coupe du monde 1954. © ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Photographie Comet Photo AG (Zürich).

Découvrir... l'Automobile



L'INTERDICTION DES COURSES SUR CIRCUIT EN SUISSE

TIPHAINÉ ROBERT

La Formule 1 a le vent en poupe. Depuis le rachat total de la compétition par le groupe américain Liberty Media en 2017 et la sortie sur Netflix de la série « Formula 1 : Drive To Survive », la discipline connaît une popularité grandissante¹. Elle souffrait pourtant d'un déficit d'image certain. Réputées sport à papa et de fils à papa, les courses automobiles, avec leur débauche de CO² et de masculinité, ressemblent à un anachronisme. Or, et c'est peu connu, ces compétitions ont été l'objet de controverses bien avant la mise à l'agenda des objectifs climatiques et #MeToo. Dès 1963 et jusqu'à aujourd'hui, la Suisse interdit la tenue de courses sur circuit à la suite d'un grave accident lors de l'édition 1955 des 24 Heures du Mans qui avait fait quatre-vingts morts. Outre la Suisse, seul Israël prohibe les sports mécaniques depuis les années 1990. L'État libre de Prusse a interdit en 1929 les courses motorisées le temps d'une seule année, tandis que la Norvège a proscrit les rallyes entre 1972 et 1984 à la suite d'un grave accident. Quelques velléités de limitations sont à relever comme lorsque le Premier ministre français Pierre Messmer a proposé d'interdire les sports automobiles à la suite de la crise pétrolière². Le cas suisse relève donc de l'exception. Comment l'expliquer ? La vitesse, celle qui cause la mort,

est au centre des débats. Celle des courses de circuit a été jugée en inadéquation avec les préoccupations de la société. La vitesse n'est néanmoins pas l'unique problème relevé à l'époque par les détracteurs des courses automobiles. Quelles controverses révèle cette interdiction unique en son genre ?

Souvent présenté comme une décision prise sous le simple coup de l'émotion³, ce choix met en lumière les controverses autour de l'organisation de ces courses. Elles faisaient en réalité l'objet d'un vaste débat sociétal bien avant l'accident du Mans⁴. Certes celui-ci avait été le détonateur de l'adoption par le parlement de l'article 52 du chapitre 5 (Manifestations sportives, courses d'essai) de la Loi fédérale sur la circulation routière en vigueur dès 1963⁵. Cinquante-deux, c'est aussi le nombre de parlementaires ayant signé la motion de Paul Zigerli (Parti évangéliste)⁶ demandant la suspension des courses analogues à celles du Mans. En cette année 1955, quelque cent mille personnes avaient alors signé une pétition lancée par la Fédération de la jeunesse évangélique (Evangelischen Jugendverband) et la Fédération des Églises protestantes de la Suisse allant dans ce sens⁷. Plusieurs types de courses étaient alors organisées en Suisse par l'ACS. Le Grand Prix de Berne constituait

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.185



Figure 1 Grand Prix de Suisse sur le circuit de Bremgarten, le 18 mai 1952. © Com_M01-0001-0001, Comet Photo AG (Zürich), Collection d'image de l'EPFZ.

l'événement phare de la saison qui comprenait également des gymkanas et des rallyes. Un rapport de la Division de la circulation routière de la Confédération se basant sur des articles de presse révèle les arguments de l'époque, pour et contre les courses de circuit⁸. Les défenseurs du sport motorisé, l'ACS en tête, mettaient l'accent sur l'apport technique, sportif et économique des courses pour les maintenir. L'auteur du rapport se montre critique : le prétendu apport technique ne serait plus d'actualité, d'autant qu'il n'y a pas de véritable constructeur en Suisse. L'apport sportif est balayé par l'auteur qui ne considère pas les courses automobiles comme un vrai sport. Quant à l'apport économique, il est jugé négligeable. L'auteur estime que le jeu n'en vaut pas la chandelle et que ce « sport » (mis entre guillemets), non seulement présente des dangers mais est contre-productif vu les efforts mis en place contre la mortalité routière qui explose à cette période⁹. Il

estime plus généralement qu'il n'est pas indiqué, dans ce contexte de « motorisation effrénée », de recourir à des « moyens aussi douteux » pour faire la promotion de l'automobile¹⁰. Outre le bruit, « assourdissant », les préoccupations centrales sont d'ordre sanitaire et moral : « l'ivresse de la vitesse et la prise de risque » iraient totalement à l'encontre de la prévention routière et ces courses donneraient un « mauvais exemple » aux jeunes. Sensible à ces arguments, le Conseil fédéral délivre dans un premier temps la recommandation aux cantons de refuser les autorisations demandées par les organisateurs qui sera dûment suivie jusqu'à l'interdiction de 1963. Le Valais, par exemple, refusera la tenue d'une course de motos et side-cars en février 1960¹¹.

Seuls l'ACS et quelques groupes, notamment d'étudiants de l'EPFZ¹², combattent réellement ces mesures. En cette fin des années 1950, l'ACS est allée jusqu'au Tribunal fédéral pour contrer une décision soleuroise de refuser la tenue d'un

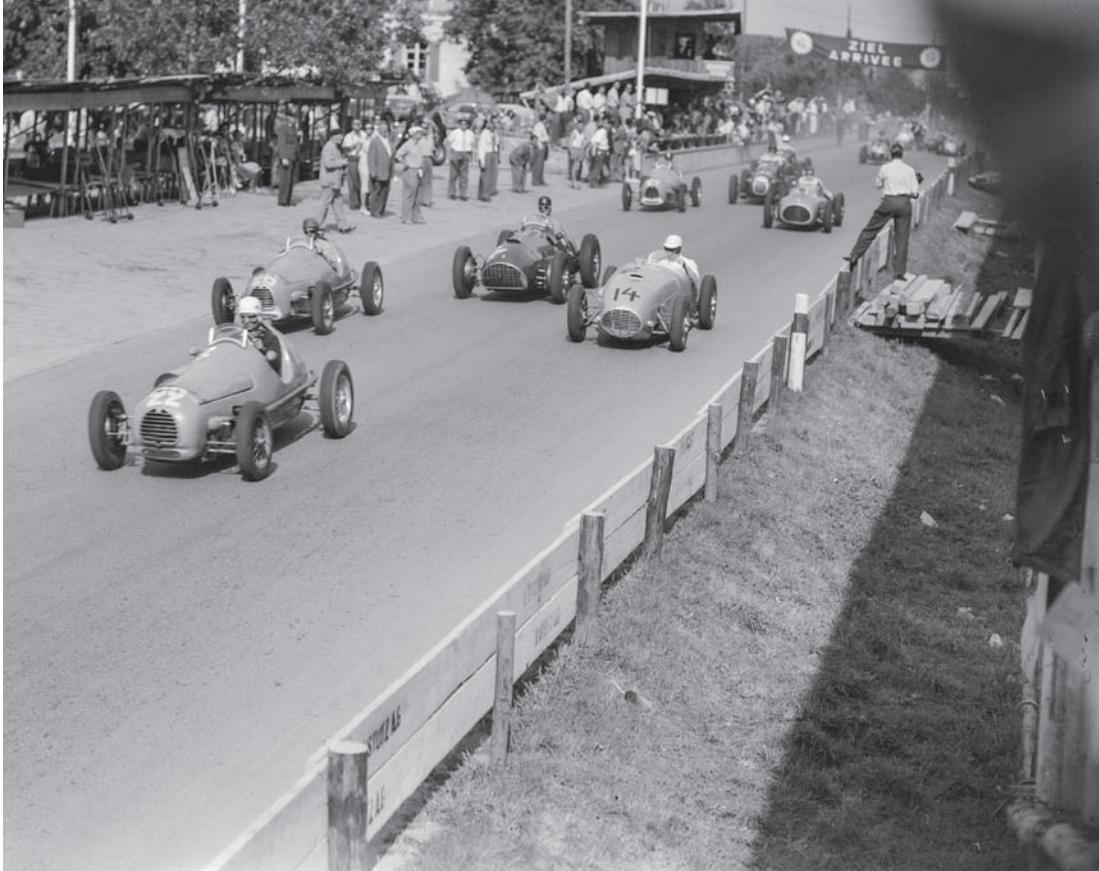


Figure 2 Prix de la Suisse orientale à Erlen, 1951. © Com_M01-0001-0007, Comet Photo AG (Zürich), Collection d'images de l'EPFZ.

événement de stock-car, également interdite par la loi de 1962. Ses détracteurs (chrétiens) voient cette compétition comme une importation des USA qui ruine les efforts visant à garantir l'ordre public et la sécurité routière¹³. L'ACS réplique, vilipendant le caractère bien-pensant de cette mesure :

« Chaque Suisse – c'est connu – est un petit Pestalozzi. S'il tolère les distractions, encore faut-il qu'elles aient un but éducatif. Il se méfie des amusements gratuits. Il réprouve les délaissements qui, au lieu d'enrichir l'esprit ou de fortifier le corps (en vue de la défense nationale bien entendu), ne font que procurer quelques heures agréables. »¹⁴

L'ACS concède que le plaisir peut être « quelque peu primitif », il l'estime pourtant « innocent et non pervers ». Une consultation de la presse de l'époque démontre que le débat porte plus généralement sur la promotion de l'automobile.

En effet, plusieurs lettres de lecteurs ou prises de position récoltées par la Division de la sécurité routière témoignent d'inquiétudes

quant à la motorisation en général. En 1956, un lecteur répond ainsi à une prise de position de la Fédération suisse de motocyclisme qui s'élevait contre la possible interdiction en arguant que ces courses servent de « bancs d'essai au progrès ». Le lecteur anonyme s'interroge : « En quoi, la mise en circulation d'engins homicides dans nos rues et sur nos routes représente-t-elle un progrès ? » Certes, estime-t-il, la plupart des conducteurs se comportent avec « décence et prudence » mais l'auteur dit ne pas tenir « l'auto, même roulant avec modération, pour un signe de progrès ». Il qualifie l'augmentation du parc automobile (soixante mille autos vendues rien qu'en 1955) de « véritable invasion, un raz de marée, dont nul ne peut entrevoir la fin ». Il déplore les sacrifices que font certaines familles pour se procurer ce symbole de réussite sociale qu'est l'auto : « Le logement, la nourriture même passe souvent à l'arrière-plan. » Enfin, il relève les nuisances que la motorisation amène dans son sillage et y oppose la randonnée à pied

« condition de trouver – ô utopie – une route un peu paisible ». Il conclut :

« Tout bien considéré : [vu] le danger, l'encombrement, le bruit, l'odeur, l'enlaidissement de nos plus beaux sites, l'énervement à longueur de journée – et de nuit – l'endettement de nombreuses familles [...], [j]e suis loin de considérer l'automobile comme la plus brillante conquête du cerveau humain. »¹⁵

Ce type de réactions, qui apparaissent çà et là dans la presse, révèle un débat qui s'étend au-delà du sport et que cette mesure exceptionnelle permet de visibiliser. Elle est l'une de ces « réflexivités environnementales »¹⁶, mineures et/ou minorisées dans les années 1950, décennie considérée comme aveugle aux questions environnementales. Elles sont ici très clairement issues des milieux chrétiens et englobent plusieurs inquiétudes quant à l'augmentation du nombre de morts sur la route

et du bruit, mais aussi de manière plus ponctuelle quant à la place qu'est en train de prendre l'automobile dans les villes et les vies.

Malgré les récentes velléités d'abroger cet article de loi¹⁷, l'interdiction est toujours de vigueur. Appuyée par plus de cent mille personnes, cette décision faisait largement consensus en 1955. Aujourd'hui, elle demeure en phase avec une préoccupation majeure des Suisses et des Suissesses : le réchauffement climatique, auquel le trafic motorisé contribue grandement. Les revendications insistantes de l'ACS et des milieux du sport automobile ont toutefois abouti à un compromis à l'helvétique : la tenue de courses de véhicules électriques. Les courses de Formule E, telles qu'organisées à Zurich dès 2019 puis à Berne représentent-elles l'avenir du sport automobile en Suisse ?

Biographie : Tiphaine Robert est historienne, MER suppléante à l'Université de Lausanne (Faculté de sciences sociales et politiques) et chargée de cours à UniDistance. Elle mène des recherches portant sur l'histoire de la motorisation et des mobilités avec une perspective d'histoire environnementale. Auparavant, elle s'est spécialisée en histoire des migrations et de l'asile.

Notes

- ¹PACARY Catherine, « Avec "Formula 1: Drive to Survive", Netflix met la F1 en pole position », *Le Monde*, 17 avril 2021; GUILMEAU Mickaël, « Liberty Media, nouveau propriétaire de la F1 », <<https://franceracing.fr/f1/liberty-media-nouveau-propretaire-f1/>>, consulté le 13 mai 2024.
- ²« Interdiction des sports motorisés », Wikipédia, L'encyclopédie libre, <https://fr.wikipedia.org/wiki/Interdiction_des_sports_motoris%C3%A9s>, consulté le 13 mai 2024.
- ³SCHERTENLEIB Jean-Claude, « Vers la levée de l'interdiction des courses sur circuit en Suisse », *24 Heures*, 31 mai 2022.
- ⁴ROBERT Tiphaine, « Et la gagnante est... l'auto ! Le sport au service de l'automobilisme à l'exemple des Grisons dans l'entre-deux-guerres », in : MAYENCOURT Gil, CALA Sébastien (éd.), *L'emprise du sport. Histoire sociale et culturelle de l'essor du tourisme sportif en Europe (XIX^e-XXI^e siècle)*, Neuchâtel, Alphil, 2024, pp. 95-115.
- ⁵Loi fédérale sur la circulation routière, <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1959/679_705_685/fr>, consulté le 13 mai 2024.
- ⁶HOFMANN Markus, « Den Dämon der Motoren gebannt », *Neue Zürcher Zeitung*, 13 mars 2004.
- ⁷Elle récolte 106 718 signatures principalement à la sortie des cultes. Lettre de la Fédération des Églises protestantes de la Suisse à Markus Feldmann, 9 septembre 1955, AFS: E4261A#1982/100# 877* Motion Zigerli - Verbot der Autorennen.
- ⁸S. N., « 2. Bericht zur Motion Zigerli vom 17 Juni 1955 über Autorennen », 2 mars 1956 (20 pages). Archives fédérales suisses (AFS): E4261A#1982/100# 877* Motion Zigerli - Verbot der Autorennen.
- ⁹Si en 1938, 634 personnes sont mortes sur les routes, ce chiffre passe à 879 en 1952. En 1962, il y a 1384 tués sur la route. Les victimes ne sont pas bien souvent pas les occupants des automobiles puisque sur ces 1384 tués, 438 sont des piétons, près de 1/3 donc. La prévention des accidents devient ainsi un enjeu majeur pour les autorités. TOURING CLUB SUISSE, *Le Touring Club Suisse en cent ans au fil de cent événements. 1896-1996*, Touring Club Suisse, Genève, 1996, p. 58. À titre de comparaison, aujourd'hui, on est autour de 200 morts par année. 2023: 236 tués dont 42 piétons tués dont 24 sur des passages piétons.
- ¹⁰« *Darüber hinaus muss man sich fragen, ob bei der heutigen stürmischen Motorisierung des Verkehrs nicht wenigstens so fragwürdige Mittel zu vermehrter Propagierung des Motors unterbleiben sollte.* »
- ¹¹Décision du 19 février 1960, AFS, E4261A#1982/100# 875* Wettfahrten.
- ¹²*Neue Zürcher Zeitung*, 10 janvier 1956 et 28 janvier 1956.
- ¹³« Le tribunal fédéral donne le feu vert aux courses de stock-cars », *Revue automobile*, 19 novembre 1959.
- ¹⁴« Le tribunal fédéral donne le feu vert aux courses de stock-cars », *Revue automobile*, 19 novembre 1959.
- ¹⁵F. W., « Discussion au sujet de l'utilité des courses de vitesse en circuit », journal et date inconnue [1956 ?], AFS, E4261A#1982/100# 875* Wettfahrten.
- ¹⁶BONNEUIL Christophe, FRESSOZ Jean-Baptiste, *L'événement anthropocène: la Terre, l'histoire et nous*, Paris, Seuil, 2016 [2013].
- ¹⁷SCHERTENLEIB Jean-Claude, « Vers la levée de l'interdiction des courses sur circuit en Suisse », *24 Heures*, 31 mai 2022.

LE KILOMÈTRE LANCÉ EST NÉ SUR LA ROUTE... QUAND ST-MORITZ MISAIT SUR LA VITESSE

GRÉGORY QUIN

La frontière des 100 km/h sur route est pour la première fois dépassée dans les derniers mois du XIX^e siècle, par le pilote belge Camille Jenatzy, au volant de son bolide... la célèbre « Jamais contente »¹. Fin d'un monde, début d'un nouveau, cette frontière tombe après avoir été dépassée sur les rails par des trains à vapeur dans le dernier tiers du XIX^e siècle, notamment aux États-Unis. Rappelons-nous qu'en 1765, il faut encore douze jours, à cheval, pour rejoindre Paris et Marseille², le bouleversement est important, les mentalités sont ébranlées, et si la modernité n'est pas née en un jour³, elle devient alors concrète pour de nombreuses personnes, spectatrices de ces exploits.

Dès le début du XX^e siècle, la compétition devient féroce pour ces records, sur les routes, sur les rails, sur l'eau, bientôt dans les airs. Aux marges du sport, ces compétitions vont s'inspirer l'une l'autre, comme c'est le cas aux confins des années 1920 et 1930 à St-Moritz, où les courses sur route sur une « Shellstrasse » – un bout de route rectiligne entre Samedan et Pontresina – dès le mois d'août 1929, vont inspirer le directeur du tourisme pour orga-

niser des courses de vitesse pure sur ski dès l'hiver 1929-1930.

De fait, quelques années seulement après l'ouverture des routes grisonnes aux véhicules automobiles, les organisateurs de la première Semaine internationale automobile de St-Moritz souhaitent installer leur événement au plus haut niveau⁴. Comme souvent autour de St-Moritz,

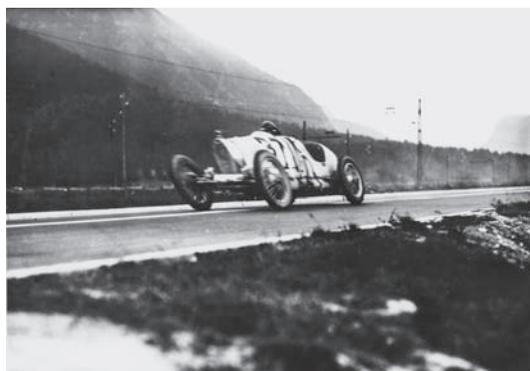


Figure 1 Kilomètre-lancé sur la « Shellstrasse » durant la première semaine internationale automobile de St-Moritz, le 21 août 1929. © Bibliothèque de documentation, St-Moritz.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.191

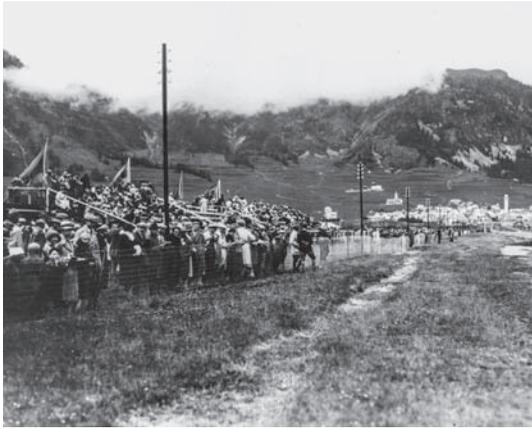


Figure 2 Le public au bord de la «Shellstrasse», le 21 août 1929.
© Bibliothèque de documentation, St-Moritz.



Figure 3 Construction de la route pour le kilomètre lancé, été 1929.
© Bibliothèque de documentation, St-Moritz.



Figure 4 La course de montagne sur les pentes du col de la Bernina durant la deuxième semaine internationale automobile de St-Moritz, le 24 août 1930. © Bibliothèque de documentation, St-Moritz.

dont le slogan va devenir «Top of the World» et dont le soleil emblématique est une marque protégée dès 1930, il faut viser haut... mais aussi aller vite.

La Semaine automobile de St-Moritz est un événement soutenu à différents niveaux par un réseau constitué de promoteurs touristiques locaux, comme Oscar Christoffel, la section grisonne de l'Automobile Club de Suisse et le directeur général de l'entreprise pétrolière Shell, Henri Deterding⁵. Entre ombre et lumière, la participation d'un dirigeant d'une entreprise internationale comme Shell, dans l'organisation d'un événement comme la Semaine internationale automobile de St-Moritz, préfigure l'engagement des milliardaires Niarchos ou Guinness dans le développement du domaine skiable après la Seconde Guerre mondiale⁶, elle constitue une vraie griffe, une marque de fabrique pour la commune de Haute Engadine.

De fait, l'organisation de l'événement automobile en Engadine s'inscrit dans un moment d'ouverture à l'automobile dans le canton des Grisons, il est rendu possible par différents investissements et travaux, notamment routiers, pour permettre aux participants d'atteindre les vitesses imaginées. Revêtements adaptés, tribunes, postes de chronométrage, parkings pour les spectateurs – venus en voiture! –, les travaux rejoignent la création de trottoirs dans les mois précédant les Jeux olympiques de 1928⁷. Souvent présentés comme des héritages des Jeux – à côté du tremplin de saut à ski ou du stade –, ces trottoirs en disent long sur l'arrivée de la voiture et de ses conséquences concrètes dans les villages traversés.

Du reste, à côté des préparatifs de la Semaine automobile de St-Moritz, l'été 1929 va marquer un tournant dans l'histoire de la commune d'Engadine, avec la nomination de Walter Amstutz comme directeur de l'Office du tourisme de St-Moritz. Capitalisant sur une réputation communale déjà forte (notamment



Figure 5 Le skieur autrichien Wechselberger dans son kilomètre lancé, hiver 1931. © Bibliothèque de documentation, St-Moritz.

autour de la présence de plusieurs palaces aux clients prestigieux), cet entrepreneur du ski va en quelques semaines transformer le succès de la première Semaine automobile pour adapter le concept au ski de vitesse.

Si les archives ne permettent pas de dater précisément la décision d'organiser un « kilomètre lancé » à ski – celui-ci relevant à la fois de la responsabilité du ski-club local et de l'office du tourisme⁸ –, des clichés montrent, dès l'automne 1929, des employés communaux en train de terrasser ce qui va devenir la piste vers le Val Saluver avec un départ proche de la station amont du funiculaire du Corviglia. Pour Walter Amstutz, il y a clairement une opportunité, à la fois pour satisfaire les envies de vitesse des skieurs alpins – fraîchement reconnus par la FIS⁹ – mais aussi pour ajouter un nouvel attrait touristique, à travers une bonne couverture médiatique. Surtout, le cliché du terrassement de la piste contredit légèrement l'histoire aux

accents « mythiques » d'une « troupe de skieurs venus des Jeux d'hiver universitaires internationaux de Davos » et décidé à se lancer sur une piste de vitesse.

Certes les compétitions successives dans les années 1930 soulignent qu'il n'existe pas de véritable spécialisation encore autour du kilomètre lancé (KL), avec des skieurs comme David Zogg (skieur d'Arosa) qui se classe deuxième en « ski de saut » en 1931 – lors de la deuxième édition du KL –, alors qu'il est aussi et surtout un skieur de descente plus classique, vainqueur du slalom et de la descente des premiers championnats suisses de ski alpin en 1929 à Arosa¹⁰. À St-Moritz, le premier vainqueur est Gustav Lantscher, un Autrichien chronométré à 105,6 km/h, futur champion du monde de descente en 1932 et déjà vainqueur de la descente des Jeux d'hiver universitaires internationaux de Davos de 1930, quelques jours seulement avant son record de vitesse.



Figure 6 Leo Gasperl (devant) et Fritz Huber au départ du kilomètre lancé avec une aile dorsale pour la stabilité, hiver 1933. © Bibliothèque de documentation, St-Moritz.



Figure 7 Préparation de la piste du kilomètre lancé à ski, été 1929. © Bibliothèque de documentation, St-Moritz.

En 1932, c'est le skieur autrichien Leo Gasperl qui va établir le record du monde de vitesse, à 136,6 km/h¹¹, un record qui tiendra jusqu'en 1947 et les 159,2 km/h de Zeno Colò – entraîné par Leo Gasperl –, mais la piste est alors à Cervinia et St-Moritz ne reverra plus de kilomètre lancé sur son territoire. De la même manière, si la Semaine automobile ne connaît que deux

éditions – en 1929 et en 1930 – et si des courses de montagne sont encore organisées au col de la Maloja jusqu'en 1952, St-Moritz et l'Engadine vont davantage miser sur le ski pour continuer à se développer dans les premières décennies de l'après-guerre. Si la vitesse est toujours au centre des intérêts, elle se manifeste sous d'autres formes, à la quête d'un or blanc finalement bien plus prometteur...

Biographie: Grégory Quin, historien, est maître d'enseignement et de recherche à l'Université de Lausanne. Directeur de la collection « Sport et sciences sociales » chez Alphil et corédacteur en chef de la revue *Les Sports Modernes*, il s'attelle en particulier à l'écriture de l'histoire des sports modernes en Suisse (et depuis la Suisse), en multipliant les perspectives (économiques, politiques, sociales, etc.) et en cherchant avec conviction à placer l'histoire dans le débat public.

Notes

- ¹ MOM Gijs, « L'automobile de demain : une histoire de générations déçues », *Artefact* 1, 2015, pp. 15-25.
- ² STUDENY Christophe, « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », in : GUIGUENO Vincent, FLONNEAU Mathieu (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, pp. 117-133.
- ³ BOUVERESSE Jacques, *Le mythe moderne du progrès*, Marseille, Agone, 2016.
- ⁴ ROBERT Tiphaine, « Et la gagnante est... l'auto! Le sport au service de l'automobilisme? L'exemple des Grisons dans l'entre-deux-guerres », in : MAYENCOURT Gil, CALA Sébastien, AMACHER HOPPLER Anna, HAUSER Claude (éd.), *L'emprise du sport. Histoire sociale et culturelle de l'essor du tourisme sportif en Europe (XIX^e-XXI^e siècle)*, Neuchâtel, Alphil, 2024, pp. 121-138.
- ⁵ Henri Deterding est le directeur de la Royal Dutch Petroleum Company, connue sous le nom commercial de « Shell », entre 1900 et 1936. Surnommé le « Napoléon du pétrole », il est un habitué de la station de St-Moritz, dès les premières années du XX^e siècle, une station où il décède d'ailleurs le 4 février 1939.
- ⁶ QUIN Grégory, « Funiculaires, skilifts et téléphériques. Genèse et structure de l'essor d'un domaine skiable à St-Moritz (1928-1973) », *Traverse* 2, 2023, pp. 64-78.
- ⁷ QUIN Grégory, « When the Hoteliers Were Organizing the Winter Olympic Games. Beyond the Local Networks in St. Moritz In 1928 », *Journal of Convention & Event Tourism* 24-2, 2023, pp. 133-155.
- ⁸ À ce sujet, on lira la contribution de Grégory Quin sur la vitesse dans le présent numéro.
- ⁹ CALA Sébastien, QUIN Grégory, « Le ski... un sport "alpin" et dirigé par des Suisses? », *STAPS* 125-3, 2019, pp. 89-105.
- ¹⁰ QUIN Grégory, « Les premiers championnats suisses de ski alpin : Arosa 1929 », in : QUIN Grégory, TISSOT Laurent, LERESCHE Jean-Philippe (éd.), *Le Ski en Suisse, une histoire*, Neuchâtel, Château et Attinger, 2024, p. 112.
- ¹¹ PROVERBIO Lorenzo, *Kilometro lanciato. Storie oltre il limite. Vol. 1. 1867-1968*, Vercelli, Effedi, 2016.

LA VIE VITE

À propos du disque *O Fabuloso Fittipaldi*

CHRISTOPHE JACCOUD

Quiconque a aujourd'hui soixante ans ou plus se souvient d'Emerson Fittipaldi, double champion du monde brésilien de Formule 1 (1972 et 1974), longtemps le plus jeune détenteur de cette distinction avant que ce record de précocité ne lui soit arraché par Fernando Alonso ; se souvient de la livrée rouge, du moteur Cosworth DFV V8 29993 cm³ et de la boîte à vitesses Hewland FGA 400 de ses bolides victorieux (Lotus T 72 et McLaren M23) ; ou se remémore son visage encadré d'impressionnants favoris qui lui conféraient une allure de maréchal Ney des circuits.

Quiconque aime une certaine idée de la musique soyeuse – de celle qui donne l'impression d'offrir son visage au soleil –, les clichés d'un Brésil carioca enveloppé de légèreté lumineuse et les ivresses de la vie jeune, se souvient de Marcos Kostenbader Valle, l'auteur de tubes quasi patriotiques (*Sonho de Maria, Samba de Verao*) qui, comme autant de cartes postales empilant les signes et les rythmes de la bossa nova, du funk, du jazz et de la samba, ont fait le tour du monde depuis les années 1960.

C'est en quelque sorte comme l'hommage du second au premier, le témoignage d'estime du *Wonderboy* aux cheveux blonds et aux chemises fleuries – consacré dès ses dix-sept ans comme

l'un des maîtres de la modernité musicale brésilienne – au pilote à peine trentenaire, passé en quelques mois seulement des anneaux de course anglais de la Formule 3 à l'écurie Lotus de l'ombrageux Colin Chapman, que peut être appréhendé l'album *O Fabuloso Fittipaldi* enregistré en 1972, année du premier sacre mondial du champion de São Paulo.

Bande originale du documentaire éponyme, coréalisé par Hector Babenco, futur cinéaste hollywoodien (*Le baiser de la femme araignée*) et Roberto Farias, lequel avait déjà exploré le thème de la vitesse dans son *Roberto Varlos a 300 Quilômetros por Hora*, *O Fabuloso Fittipaldi* est un album d'une durée de trente-quatre minutes, articulé autour de dix morceaux composés par Marcos Valle et son frère Paulo Sergio et interprétés par le groupe Azymuth, futur trio légendaire de Rio dont la langue musicale est volontiers étiquetée du label carioca-jazz.

Mine de jolies mélodies, alternance de boucles mélodieuses, de musicalité grandiose, de solos de piano jazzy, de saxophone ou d'orgue évoquant tantôt James Last, tantôt Gato Barbieri tantôt Procol Harum mais aussi incrustation sonore de vrombissements de moteurs, de conversations privées entre le champion et sa femme, de voix d'équipiers ou d'adversaires, le disque fait évidemment vibrer les oreilles.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.197

Mais son intérêt est accentué encore par le fait qu'il constitue un authentique *album concept*, une œuvre à thème unique dont les pièces disent le récit d'une carrière et d'une vie personnelle de pilote, suivent les courbes de son action, en donnent à voir sa ligne montante (la victoire) et sa ligne descendante (l'accident, la perte d'un équipier).

Au travers de dix titres (« Fittipaldi show », « Tema do Maria Helena I-II », « Vitoria », « Rindt », « Acidente », « Vinheta I-II », « Azimuth », « Vibrarequim »), Marcos Valle offre avec *O Fabuloso Fittipaldi* son hommage à la fois musical et amical à son compatriote, au danger, à une certaine idée de l'existence et du métier des épris du tour de piste des années 1970. Mais parce que l'on y entend les voix de José Carlos Pace (1944-1977), de Ronnie Peterson (1944-1978), de François Cevert (1944-1973) et de Denny Hulme (1936-1992), ces trente-quatre minutes de musique se font décor et mémoire d'une vie pied au plancher, avec ses joies et, plus souvent encore, ses tragédies. Voix juvéniles sur lesquelles pèse déjà une sentence de mort, voix d'outre-tombe, voix de pilotes tombés au champ d'honneur de la vitesse...

Cinquante années après sa sortie, *O Fabuloso Fittipaldi* demeure comme la forme d'un mémorial des jeunesse foudroyées, l'archive sonore des victimes de la passion automobile en un temps où le sport mécanique, par le sacrifice des jeunes vies et des corps pulvérisés qu'il exigeait à chaque saison, ressemblait à la bataille d'Angleterre.



Figure 1 Emerson Fittipaldi et sa McLaren M23 au Grand Prix de Brands Hatch, le 20 juillet 1974.
© Gillfoto, Wikimedia Commons.



Figure 2 Emerson Fittipaldi en 2006.
© Tatiana Sapateiro, Wikimedia Commons.

Biographie: Christophe Jaccoud est professeur associé de sociologie du sport à l'Université de Neuchâtel et collaborateur scientifique au Centre international d'étude du sport (CIES) de cette même institution.

VITESSE À LA BRÉSILIENNE

Construction et déconstruction de l'idole automobile dans le documentaire
Le fabuleux Fittipaldi (1973)

BERNARDO BUARQUE DE HOLLANDA

« La voiture est une œuvre d'art en Formule 1. »

Il s'agit d'un film documentaire réalisé il y a plus de cinquante ans. Un demi-siècle plus tard, comme on pouvait s'y attendre, une série de changements ont eu lieu dans le cinéma, au Brésil et dans le sport en général. Néanmoins, en plus du plaisir qu'il procure, le film en question soulève des questions importantes et intéressantes, en particulier celles liées à la personnalité de l'idole automobile et au thème de la vitesse, devise et cadre du numéro de ce magazine.

L'intérêt de ce document audiovisuel repose aussi sur le fait qu'il est resté intact dans la mémoire et l'histoire du cinéma documentaire brésilien. Du moins, si l'on cherche sur les plateformes numériques, on ne trouve pas de critiques ou d'analyses qui lui sont consacrées, une lacune qui rend plus pressante la nécessité d'y jeter un coup d'œil et de revenir au Brésil des années 1970, lorsqu'il est inscrit dans l'histoire de la cinématographie nationale.

Nous énumérerons ensuite des points liés à l'intersection entre le sport automobile et le langage du documentaire au Brésil du xx^e siècle ; nous essaierons également de discuter de la conformation de l'idolâtrie sportive

dans ce pays, d'un point de vue diachronique et par rapport à d'autres modalités sportives ; et nous ferons aussi quelques brèves considérations concernant les choix et les stratégies de la mise en scène de *Le fabuleux Fittipaldi* dans l'écrit du scénario, dans l'assemblage de l'intrigue et dans le cadrage du personnage principal du film.

Un premier aspect qui mérite d'être commenté à la lumière du film est celui des « *affinités électives* », pour citer Max Weber, qui existent entre les sports modernes en général, celui-là même à l'écran – la course automobile, dont l'icône, la voiture, est l'emblème très urbain de la nouvelle vie civile dans la société du tournant du xx^e siècle – et le sens de la modernité qui est à la base du cinéma. Le parallélisme entre l'institution et le développement de l'une et de l'autre est frappant car les caractéristiques du sport et celles qui fondent le cinéma dépendent de l'action et de la technique, de la machinerie et, en particulier, de la reproduction du mouvement motorisé.

Comme on le sait, le cinéma s'est constitué au passage du xix^e au xx^e siècle, au milieu de la

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.199



Figure 1 Emerson Fittipaldi au volant de sa Lotus 72D au Grand Prix d'Autriche de 1972. © Pop1, Wikimedia Commons.

superposition technologique de la peinture et de la photographie, qui permet l'enchaînement d'images animées grâce à l'invention mécanique et au contrôle de la rotation d'éclairage. Plus on imprime d'animations sur une moviola, plus on peut regarder de scènes dynamiques et plus le va-et-vient des personnes et des objets capturés en images par le projecteur du cinématographe devient rapide.

Tout au long du xx^e siècle, l'évolution de la technique cinématographique – le mot a la racine grecque du mouvement, « *kinein* » – a intégré le son dans le dispositif visuel, en faisant un langage audiovisuel. Le couplage du son au mouvement de la lumière a été remplacé par la capture d'images en couleur dans des films, qui ont cessé d'être en noir et blanc au cours des trois dernières décennies et ont donné encore plus de réalisme à l'*illusio* de la chambre noire et à la vraisemblance des images. Le cinéma naît comme un enregistrement de la réalité en mouvement – comme l'arrivée du train dans une gare ou la sortie d'ouvriers d'une usine – et il se développe également d'un point de vue fictionnel.

En fait, le cinéma a gagné en popularité, est devenu une industrie culturelle et une attraction pour la consommation et le divertissement des masses. Le principe de la mise en scène et

de la mimésis du réel, comme le théâtre, la littérature et l'acte élémentaire de raconter et de simuler des histoires, a été reproduit, transposé et exploité à l'époque benjaminienne de la « reproductibilité technique ».

Néanmoins, la division canonique entre fiction et documentaire, ce dernier étant une sorte de matrice originelle de l'avènement du cinéma, gagne du terrain, avec la prédominance de la première sur le second. Il restait au documentaire à se développer comme un genre cinématographique parmi d'autres, à côté du cinéma d'aventure, de la comédie, du drame, du suspense, etc. Pourtant, au cours du siècle dernier, plusieurs grands cinéastes se sont attachés à noblir le genre documentaire, comme Sergey Eisenstein et Robert Flaherty, Jean Rouch et Robert Drew, pour prendre respectivement un Russe et un Anglais, un Français et un Américain.

Le développement du regard voyeur de la caméra sur la réalité environnante a permis de découvrir, d'établir et de consacrer certains aspects historiques, anthropologiques et sociologiques de la vie contemporaine, au détriment d'autres, grâce au film documentaire. Dans ce contexte, il a également donné un aperçu des pratiques sportives émergentes. Les exemples sont innombrables, mais le documentaire

emblématique de la plasticité constitutive du cinéma et du sport modernes est peut-être *Olympia* de Leni Riefenstahl (1936). Au-delà des controverses, sans entrer dans les mérites des idéologies politiques, ce film épique et monumental met en scène et recrée l'ambiance des Jeux olympiques d'Athènes (1896) à Berlin (1936) et puise dans l'imaginaire sportif un ensemble de valeurs esthétiques, hygiéniques et mentales du sens du sport face au cinéma et de ce qu'ils sont capables de représenter ensemble.

C'est ainsi que l'on aborde un sport particulier, la course automobile – incarnation et apanage moderniste de la vitesse – ainsi que l'histoire du sport et du cinéma au Brésil. La genèse du terrain de sport dans ce pays d'Amérique du Sud a commencé sous l'hégémonie du hippisme. En d'autres termes, les courses de chevaux sont à l'origine de la construction de l'idéologie du sport dans le pays, qui est née sous le signe de la vitesse. Cette vitesse est impulsée par l'homme – le jockey – mais soutenue par la force animale d'un quadrupède cultivé et admiré, un équidé millénaire, dressé et domestiqué par l'homme comme moyen de transport au Moyen Âge et à l'époque moderne : le cheval. Comme on le sait aujourd'hui parmi les spécialistes, les courses hippiques animeront la vie urbaine brésilienne naissante dans le dernier quart du XIX^e siècle, dont une partie vivait encore sous l'égide de l'esclavage et d'un règne tropical. L'intérêt pour ces compétitions mobilise même la figure de D. Pedro II, empereur du pays, adepte des sciences, des arts, mais aussi du sport, puisqu'il se rend dans les prairies de Rio de Janeiro pour assister aux courses d'hommes et de chevaux, avec des milliers d'autres spectateurs.

L'hippisme a été remplacé, et a coexisté pendant un certain temps, par l'aviron, établi et répandu dans les premières décennies du XX^e siècle. Les régates d'aviron suppriment la présence animale de la scène compétitive, mais d'un autre côté donnent de l'importance

à la vitesse des bateaux. Les sports nautiques gardent donc inébranlable le principe de base de la corrélation entre le temps et l'espace dans le flux d'un déplacement. Ce dépassement de l'espace-temps trouve dans la nature, en particulier dans la mer, sa résistance et son défi dans la relation avec les autres concurrents. La natation, le cyclisme et la marche sont d'autres types de sports qui opposent les hommes et leur corps. Le rite du champion le plus rapide est consommé, érigé en valeur suprême de l'ethos de la compétition, homologue aux diktats et aux nouveaux rythmes du travail dans la société, à ce moment précis de la conformation, pour reprendre l'historien Vitor Melo, du champ sportif dans le pays.

À côté de ces modalités émergera la course automobile, construite sur le fétichisme de la machine, qui remplace l'animal et la nature dans le théâtre de la compétition. La présence dynamogène de la voiture dans l'espace public des villes, comme nous l'avons déjà mentionné, symbolise la nouveauté de l'ère moderne, à laquelle le Brésil, par décalogue et mimétisme, cherche à participer en assimilant les modèles collectifs des métropoles européennes, en particulier sous l'égide civilisationnelle de Paris et de Londres.

Bien qu'il y ait des antécédents que nous ne pouvons pas évoquer ici, le pays a vu le sport automobile prendre forme avec la création du circuit de Gávea à Rio de Janeiro, un grand prix qui a vu le jour au milieu des années 1930 et qui s'est inscrit dans le schéma urbain de l'ancienne capitale de la République. Ce circuit est rapidement devenu une « attraction mondiale » et a créé les conditions de la structuration de ce segment, avec la composition de pilotes et d'équipes, d'organiseurs et de sponsors, de communicateurs et de spectateurs, qui se sont mobilisés pour suivre le spectacle de l'accélération et le ronronnement de véhicules bruyants sur les routes urbaines de la zone sud de Rio. Cette configuration a permis l'émergence de la première idole nationale de la catégorie : Chico Landi.

Faute de place pour un examen plus détaillé de l'histoire de ce sport, nous ferons un bond en avant jusqu'aux années 1970, lorsqu'un nouveau personnage est apparu et a incarné cette idolâtrie sportive nationaliste par ses exploits. Il s'agit d'Emerson Fittipaldi, né à São Paulo en 1946, qui fait l'objet de ce documentaire. Il existe peut-être, mais nous ne connaissons pas de film antérieur consacré à ce sujet et à son protagoniste. Certes, les films d'actualités présentent des images de ces races, mais nous ne trouvons pas dans la production cinématographique du pays un bien culturel visant à le thématiser sur pellicule.

L'origine du film réside dans la trajectoire victorieuse de ce pilote lorsqu'il accède à la Formule 1, sans doute la plus rapide et la plus compétitive, la plus internationalisée, la plus professionnalisée et la plus médiatique dans la hiérarchie des compétitions automobiles existantes. Il s'agit du niveau le plus élevé de la carrière d'un pilote automobile, qui fait partie de l'élite de ce sport. En ce sens, l'exploit sans précédent de Fittipaldi (un Brésilien qui a non seulement atteint le sommet du monde du pilotage international en courant en F1 – après le karting, la Formule Ford et la Formule 2, entre autres – mais aussi en remportant le championnat du monde en 1972) est le facteur déterminant dans la réalisation du film.

Une équipe de cinéastes talentueux et prometteurs – Hector Babenco, Jorge Bodanzky et José Medeiros y est dirigée par le puissant Roberto Farias (président de l'Embrafilme naissant et tout-puissant) et décide de filmer *Le fabuleux Fittipaldi*, qui sera projeté l'année suivante, en 1973. C'est un instantané de la carrière du sportif qui, un an plus tard, en 1974, devient double champion de Formule 1.

Comme nous l'avons dit, le documentaire est à un demi-siècle de nous. Nous sommes alors au début des années 1970, dans le contexte d'une croissance économique vertigineuse et d'une des phases les plus truculentes du régime

discrétionnaire de la dictature militaire, dont Médici est alors le chef. Dans le milieu sportif, le Brésil est au lendemain de la célébration de sa troisième Coupe du Monde de la FIFA au Mexique en 1970, dont le gouvernement autoritaire a usé et abusé. La monoculture du football semble incontestée en termes d'idolâtrie sportive. En 1971, Pelé, le prototype du sportif victorieux, fait ses adieux à l'équipe nationale brésilienne. Malgré la présence quasi monopolistique du football dans la culture sportive nationale, nous parions sur un documentaire en couleur sur un nouveau personnage triomphant et émergent dans le monde du sport.

Selon nous, le documentaire, tout en suivant la trame narrative traditionnelle de la figure de l'idole – trajectoire ascendante, franchissement d'obstacles et de diverses formes d'épreuves jusqu'à la reconnaissance internationale – va à l'encontre du triomphalisme attendu. À notre avis, les réalisateurs déconstruisent plus qu'ils n'exaltent la vision générale de l'idolâtrie, à savoir celle du super-héros, que l'on pourrait à première vue attribuer à Fittipaldi.

D'autre part, sa personnalité publique est présentée comme un personnage timide, humble et même misanthrope dès le départ. En d'autres termes, le personnage est représenté comme celui d'un garçon qui grandit dans la famille comme les autres, y compris son frère aîné, Wilsinho, un autre aspirant pilote, qui le précède dans sa carrière, mais ne connaît pas le même succès. Une grand-mère polonaise, un père et une mère immigrés, puis sa femme, tous sont unanimes pour souligner le tempérament d'un enfant dans sa dimension fragile et humaine, trop humaine, avec toutes les hésitations et les interrogations de quelqu'un de faillible et d'indécis.

Le récit brouille la frontière entre le public et le privé, et se tourne vers l'environnement de la famille d'origine immigrée. Sans se vanter, il déconstruit le présupposé du héros affirmé et déterminé, du champion du monde prédes-



Figure 2 Emerson Fittipaldi sur le circuit de Brands Hatch en 1976. © Gillfoto, Wikimedia Commons.

tiné à la victoire. Sur la base d'entretiens avec des membres de sa famille et avec Fittipaldi lui-même, Roberto Farias et Hector Babenco composent la trajectoire d'une enfance et d'une jeunesse de classe moyenne à São Paulo. Loin d'être des archétypes, les aventures du protagoniste ne créent pas une « illusion biographique », à la manière de Bourdieu, pour dresser le portrait de Fittipaldi.

La timidité, l'humilité et le scepticisme dans ses décisions sont racontés du point de vue de sa vie privée, lorsque des scènes montrent le début de sa relation amoureuse avec Maria Helena, une hôtesse de l'air brésilienne qui deviendra sa femme et mère de ses enfants, jusqu'à l'ampleur de sa carrière professionnelle, où il investit à partir de 1970 dans un tournant international en allant en Angleterre.

Là encore cette internationalisation n'est pas réifiée, dans la mesure où elle donne la parole à un personnage qui témoigne de ses faiblesses les plus élémentaires : parler dans une langue étrangère et se communiquer en anglais. Déguisée sous la barrière de la langue, l'insécurité est le tonique de l'installation dans un autre pays et de la socialisation dans un environnement sportif avec des équipes concu-

rentes, avec des stars déjà établies et souvent hostiles. Les revers économiques et les difficultés financières pour se faire une place dans le sport automobile international de haut niveau ne sont pas non plus romancés dans le film. Si le sacrifice reste une pierre angulaire du discours sur la réussite, le rejet du romantisme du génie est l'un des points forts du message du film. Nous insistons sur le fait que l'image du *deus ex machina*, ineffable et inaccessible, n'est pas vendue, car le film le montre dans son humanité, créant une sorte d'empathie qui rapproche les gens au lieu de les éloigner.

L'exposition à l'intimité du personnage permet cependant de mettre en évidence un trait : la passion d'Emerson pour la course et, en particulier, pour la technique du coureur. Ce discours traverse l'intrigue du film et prend de l'ampleur dans la narration des scènes à Interlagos, où le pilote conduit une voiture ordinaire aux côtés de l'équipe de tournage et commente ses courses dans les lignes droites et les virages. Dans chacun d'eux, il parle de la *techné* impliquée, qu'il s'agisse de l'intensité et du démarrage, de l'accélération et du freinage, du maniement du guidon et de la vitesse, du levier de vitesse et de l'embrayage, parmi tant

de variables, d'imprévisibilités et de vicissitudes d'une course, dans les interrelations entre l'être humain et la machine.

La rhétorique de la passion souligne la fascination pour la technique de la course automobile, qui coexiste avec une dimension omniprésente dans ce sport : le risque de mort. L'expérience des accidents, dont certains ont failli être fatals, qu'il s'agisse de lui-même ou d'autres personnes, entre coéquipiers et contemporains, est décrite avec force détails, avec des souvenirs et des reconstitutions qui détaillent la scène dramatique, la perte soudaine de contrôle du véhicule. Dans les rapports, on voit la voiture chevaucher, se renverser, s'écraser et exploser.

Un autre élément de danger et d'alerte qui entoure la vie d'un pilote est sa relation avec le feu et la possibilité, qui ne peut jamais être exclue, que le moteur explose. À un moment donné, Fittipaldi se décrit comme une sorte d'île entourée de toutes parts par des centaines de litres d'essence, sur le point d'exploser en un éclair, rendant l'aventure de son métier encore plus radicale.

Après avoir établi sa carrière et développé sa trajectoire dans l'intrigue du film, nous atteignons le point culminant du film, qui entérine le personnage cathartique de l'idole : suivre la saison 1972 sur les différents circuits internationaux du monde – Brands Hatch et Silverstone (Grande-Bretagne), Monza (Italie), Clermont-Ferrand et Monaco (France), Lonay (Suisse) et Zeltweg (Autriche), entre autres. La montée en puissance vers la catharsis d'un titre international sans précédent permet au sport automobile brésilien de voler la vedette au football – symboliquement, dans une scène, on voit Fittipaldi porter le maillot numéro 10 de Pelé, entouré de fans, comme si c'était le pilote qui venait d'être désigné comme l'idole ultime. À côté du corps vêtu du maillot de l'équipe nationale, son casque porte la marque

du sponsor – pas une multinationale – Café do Brasil, un binarisme qui métaphorise le produit d'exportation national par excellence.

Il en va de même pour la fin du film. Comme les footballeurs à leur retour au Brésil, la scène finale montre un Fittipaldi défilant dans une voiture ouverte, acclamé par la foule qui se rassemble dans la vallée d'Anhangabaú, à São Paulo, pour saluer l'automobiliste et manifester son idolâtrie dans le cortège triomphal. L'apothéose clôt le film avec le parallélisme de la bande-son – dirigée par Marcos Valle – avec laquelle il a commencé le récit, présentant le pays exotique aux parents immigrés – un Polonais et un Italien – qui s'y installent.

Cela transpose la musique indigène du début du film dans l'atmosphère festive de la fin, lorsqu'une samba émerge, suggérant l'amalgame d'éléments d'origine nationale à travers le mélange de sports urbains modernes avec la musique indigène traditionnelle des coins du pays et le rythme du carnaval brésilien.

Quoi qu'il en soit, si l'hégémonie du football s'est maintenue au Brésil au cours des dernières décennies, Fittipaldi a ouvert la voie à un autre sport et à d'autres idoles à forger dans sa ligne de succession. Il suffit de citer Nelson Piquet dans les années 1980 et surtout Ayrton Senna dans les années 1990 et 2000, ce dernier victime de la tentation même de la vitesse et du destin cruel du sport automobile. En ce sens, le documentaire à l'écran projette à la fois la construction attendue du héros dans des moules chauvins et indique une déconstruction nécessaire de l'idole – faillible, risible et imparfaite comme chacun d'entre nous.

Tout en étant divertissant, le film est également capable d'enseigner. On y apprend notamment que la célébrité, la visibilité et le prestige médiatique ont un prix, qu'ils ont une limite, et que c'est sur cette fine ligne que le sport oscille et circule.

Biographie: Professeur adjoint à l'École des sciences sociales de la Fondation Getulio Vargas (FGV CPDOC) à Rio de Janeiro. Coordinateur au Laboratoire de pensée sociale (LAPES). Boursier de productivité e recherche du CNPq. Postdoctorat à la Maison des sciences de l'homme (MSH-Paris) et à l'Université de Birmingham. Chercheur invité à l'Institut des hautes études en Amérique latine (IHEAL/Sorbonne Nouvelle – Paris 3) et au Centre international des études du sport (CIES – Neuchâtel – Suisse).



Lire
et relire,
voir
et revoir



SPORTSGEIST DICHTER IN BEWEGUNG

TWOREK Elisabeth, OTT Michael, *SportsGeist. Dichter in Bewegung*,
Zürich, Arche Literatur Verlag, 2006

DANIEL ANKER

« *D*er Fußball ist die letzte heilige Darbietung unserer Zeit ». So wird der Mann zitiert, der das Titelbild des Taschenbuchs *SportsGeist. Dichter in Bewegung* bespielt. Nicht im Sportdress, sondern im Anzug, wahrscheinlich sogar mit Krawatte, die sich allerdings hinter dem Pullover nicht recht zeigen mag. Den rechten Fuss am Ball, wohl zu einem Dribbling ansetzend, der Körper in ziemlicher Schräglage, die Arme ausgebreitet. Wirklich eine Person in Bewegung. Nicht auf dem Fussballplatz, sondern auf einer Strasse, der Bordstein verläuft quer durch die Aufnahme. Hinter ihm ein leeres, dreckig wirkendes Feld, was auf eine Strasse an einem Stadtrand hindeutet. Ein Unort. Nicht unähnlich dem staubbedeckten Spielfeld von Idroscalo di Ostia, wo der Titelbildheld 1975 ermordet aufgefunden wurde. Sein Name: Pier Paolo Pasolini. Ein Kommunist, ein Katholik, ein Schwuler. Einer, der mit seinen Schriften und Filmen, seinen Interviews und Kommentaren nicht nur Italien aufwühlte. Fussballer war er auch. Im Inneren des Taschenbuches sehen wir den 19-jährigen Pier Paolo, diesmal im Trikot, auf einer Doppelseite

mit der Fussballmannschaft von Casarsa, anno 1941. Auf dem grün eingefärbten Foto ist ein weiteres Zitat von Pasolini eingeklinkt: « *Die Nachmittage, die ich beim Fußballspielen auf den Wiesen von Caprara verbrachte (ich spielte damals auch sechs, sieben Stunden lang, ununterbrochen, rechts außen ...), sind unzweifelhaft die schönsten meines Lebens gewesen. Ich habe fast einen Knoten im Hals, wenn ich daran denke.* »

Und gleich nach den fünf Seiten über Pasolini kommt der nächste schreibende Intellektuelle ins Bild, Nobelpreisträger Albert Camus, 1945 auf der Île Saint-Honorat fotografiert, vielleicht nach dem Abschlagen eines Balls, vielleicht einfach auch Freude an eleganter sportlicher Tätigkeit zeigend. Mit *Sport als Überlebensmittel* ist das Kapitel überschrieben. Es beginnt so: « *Dem Schriftsteller Albert Camus bedeutete Fußball fast alles. Spiel und Sport eröffneten dem Kriegswaisen aus ärmsten Verhältnissen die Chance, die Tristesse des Alltags, abgetragene Kleidung, schlechtes Schuhwerk und den Geruch der Armut rasch zu vergessen. Beim Sport konnte er zeigen, was in ihm steckte. Er konnte sich so geben, wie er wirklich war. Was dabei allein zählte, was das sportliche Können und das körperliche Geschick.* »

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.207

Pasolini und Camus waren nicht die einzigen Geistesgrößen, die sich dem Sport verschrieben. Davon handelt *SportsGeist. Dichter in Bewegung* von Elisabeth Tworek und Michael Ott. Das Literaturwissenschaftlerduo kuratierte das gleichnamige Ausstellungsprojekt von *Monacensia. Literaturarchiv und Bibliothek der Stadt München* und von *Buddenbrookhaus/Heinrich-und-Thomas-Mann-Zentrum Lübeck* im Jahr 2006. Das Buch erschien im Zürcher Arche Literatur Verlag und ist vergriffen; man findet es aber auf www.zvab.com zum Preis von knapp 3 bis gut 22 Euro. Gerade weil *SportsGeist* eben eine Ausstellung war, überzeugt das Buch mit vielen fulminanten Fotos. Nur ein Beispiel, wieder zum Fussball als einer der beliebtesten und am weitesten verbreiteten Sportarten. Vladimir Nabokov kennt man als Schmetterlingsjäger; aber den Autor des Skandalromans *Lolita* als Torhüter der Fussballmannschaft des russischen Emigranten-Sportclubs in Berlin anno 1922? Wohl kaum. Solche Überraschungsmomente passieren fast auf jeder der 150 Seiten. Dazu kommen immer eine sportlich-literarische Einschätzung der porträtierten Autorinnen und Autoren sowie mindestens ein passendes Zitat aus ihrem Werk. Im Anhang finden sich Quellen- und Literaturverzeichnis, Bildnachweis und Kurzbiografien.

Da wird man noch den einen oder anderen sportlichen Literaturtipp finden.

Das Buch ist in fünf Kapitel gegliedert. *Wie im Flug* heben ab Henry Miller, Erika Mann, Ludwig Thoma und Heimito von Doderer. *Am Wasser* schwimmen Uwe Johnson, Thomas und Klaus Mann, Marieluise Fleißer und Friedrich Torberg. *Über Berg und Tal* wandern Ödön von Horvath, Liesl Karstadt, der nackte Hermann Hesse und Günter Herburger. *Auf dem Platz* spielen neben Pasolini, Camus und Nabokov noch Robert Musil, den man kaum als Sportler verdächtigt hätte (den Thomas Mann übrigens schon gar nicht). *Im Sportpalast* treffen sich Bertolt Brecht, Alfred Polgar, Siegfried Kracauer und Vicki Baum; die Autorin des berühmten und verfilmten Romans *Menschen im Hotel* (1929) sehen wir auf der Rückseite von *Dichter in Bewegung* beim Boxen. Eingeleitet wird das Buch mit der Frage *Lieben Sie Sport?* Abgeschlossen wird die Einleitung mit einem Bonmot von Günter Herburger, Autor von Dreh- und Kinderbüchern, Hörspielen, Gedichten, Erzählungen und Romanen sowie Marathon- und Extremlangstrecken-Läufer: «Für Sportler sind Intellektuelle überheblich. Für Intellektuelle sind Sportler dumm. Was tun?» Die Antwort lautet: *SportsGeist* anschauen und lesen.

Biografie: Daniel Anker, Historiker, Reisejournalist und Bergpublizist. Im AS Verlag sind zuletzt erschienen: *Wetterhorn – Hohe Warte über Grindelwald und Rosenlau* (2021), *Après-Lift. 49 Skitouren auf Ex-Bahn-Berge der Schweiz* (2022) und *Aarehöger: Vom Aargrat zum Acheberg. 70 Gipfelwanderungen am grössten Fluss der Schweiz* (2024). Regelmässiger Mitarbeiter von *Die Alpen* des Schweizer Alpen-Clubs. «Ankers Buch der Woche» auf www.bergliteratur.ch. Er lebt in Bern.

KEIN SICHERHEITSBÜGEL

IRVING John, *Der letzte Sessellift*, Zürich, Diogenes Verlag, 2023

DANIEL ANKER

Ob der 1942 geborene, US-amerikanisch-kanadische Roman- und Drehbuchautor John Irving, dessen letzter Roman *The Last Chairlift* (*Der letzte Sessellift*) 2022 bzw. 2023 erschien, die beiden Filme kennt?

Im US-amerikanisch-deutschen Thriller *The Swiss Conspiracy* (*Per Saldo Mord*) von Jack Arnold aus dem Jahre 1976 fahren die Hauptfiguren Christopher (gespielt von David Janssen) und Denise (Senta Berger) gegen Ende des Films auf einem Zweiersessellift im Berner Oberländer Skigebiet Meiringen-Hasliberg (das Logo MHB ist auf den orangen Beinschutzdecken gut zu sehen) zur Bergstation Planplatten. Ihnen folgt, solo auf dem Lift sitzend, ein Konkurrent, während andere Personen mit dem Helikopter hinauf-fliegen – die Rohdiamanten, um die sich die Story dreht, sollen übergeben werden. Bei der Bergstation kommt es zum Showdown mit Pistolen; für eine der Figuren war es die letzte Fahrt mit einem Sessellift.

Die Chance, dass John Irving diese Szene kennt, ist sicher grösser als diejenige mit einem letzten Sessellift im französischen Kultfilm *Les Bronzés font du ski* (*Sonne, Sex und Schneegestöber*) von Patrice Leconte aus dem Jahre 1979. Jean-Claude (gespielt von Michel Blanc) setzt sich im Skigebiet von Val d'Isère gegen Betriebsschluss nochmals auf einen Zweiersessellift. Der Liftangestellte

merkt das nicht, kurz darauf schaut er den leeren Sesseln nach, die nach oben entschwinden, doch genau derjenige mit dem Skifahrer im orange-weißen Dress ist wegen eines Mastes nicht zu sehen. Da kann er beruhigt den Lift abstellen. Reaktion von Jean-Claude auf dem schaukelnden Sessel: «*Hoffentlich dauert es nicht zu lange.*» Dann sieht man, wie der Angestellte die Talstation verlässt. Der letzte Mann auf dem Lift wartet bis in die Nacht, schliesslich springt er. Zum Glück nicht von zu hoch oben und erst noch in weichen Schnee – der Film muss ja irgendwie weitergehen.

Sesselliftdramen gibt es auch im Wälzer von John Irving. Auf 1080 Seiten darf, ja muss mit einem skisportlichen Transportmittel, das als Titelvehikel dient, schon etwas passieren. Meine mit Bleistift notierten Stichwörter, die ich hinten im Buch auf drei Seiten notierte, geben dazu Auskunft. Sie beginnen mit «*Skilehrerin*» und «*Geschwindigkeit*» auf Seite 17 und setzen sich, schön eingeklemmt wie die Sessel am Drahtseil, über «*Nicht skifahren lernen S. 46, 708*», «*Sex + Ski S. 43, 927, 953*» und «*Erfrieren auf dem Sessellift S. 882 ff.*» fort bis zum Schluss. Der letzte Satz, den ich auf Seite 1079 unterstrich, lautet so: «*Für Em und mich gab es keine letzten Sessellifte, nur letzte Sätze.*»

Aber so weit sind wir noch nicht. Wie wär's mit ein paar Sätzen zur Story des Romans? Der

am 18. Dezember 1941 geborene Ich-Erzähler Adam Brewster, ein Schriftsteller wie sein gleich alter Erfinder, erzählt sein Leben. Und das seiner Mutter, die als Teenager schwanger wird und die später einen Englischlehrer heiratet, aber das halbe Jahr als Skilehrerin in Vermont arbeitet. Und das ihrer Freundin, der Pistenpflegerin Molly. Und das seiner Cousine Nora, die mit ihrer schweigenden Lebensgefährtin Em in New York eine lesbische Bühnenummer in einem Comedyclub hat. Und, und, und ... André Roch und Toni Matt, Franz Klammer und Annemarie Moser-Pröll kurven auch noch daher. Nicht immer fällt es leicht, den Überblick über alle Haupt- und Nebenfiguren zu behalten. Da geht es einem fast wie dem Liftangestellten in *Les Bronzés font du ski* und man verlässt den Platz.

In drei Teile mit insgesamt 53 Kapiteln gliedert sich *Der letzte Sessellift*. Das erste, *Ein nicht gedrehter Film*, beginnt so: «*Meine Mutter gab mir den Namen Adam, Sie wissen schon, nach wem.*» Nicht alle Sätze sind in der Folge so einnehmend wie dieser. Das gilt vor allem für die drei im Roman integrierten Drehbücher, in denen die Szenen schneller wechseln, als kuppelbare Sessel an einem modernen Lift vorüberziehen. Die Orte und Pisten tun dies ebenfalls: Neben New York hauptsächlich noch Vermont mit dem Bromley Mountain Resort und Aspen mit dem Loge Peak und dem Hotel Jerome. Kapitel 39 ist mit *Wengen* überschrieben; die Lawine, die dort niedergeht, ist wohl filmreif, aber nicht ganz wahrscheinlich.

Irving's *Der letzte Sessellift* ist ein Film- und Literaturroman, ein Familien- und Frauenroman, ein Sportroman. Wie häufig in seinen Werken ist Ringen ein Thema (S. 259 ff.). Das Hauptgewicht liegt aber schon beim Skifahren, mehrheitlich beim Pistenskilauf, schliesslich laufen da Lifte. Wer gerne Sätze zum Skilauf liest, kommt in *Der letzte Sessellift* durchaus in die Höhe; man darf ja auch ein paar Bügel überspringen. Was es nun mit den Sesselliftdramen

auf sich hat, soll, wie bei einem Kriminalroman, nicht verraten werden. Hier bloss noch eine gekürzte Szene aus dem zweiten Drehbuch im Roman; sie spielt am Loge Peak (S. 812):

«*Toby und Clara in ihrem Sessel, unweit der Bergstation. Es ist ausgesprochen windig. Clara klammert sich an eine Seitenstange. [...] Sie überqueren die tiefe Felskluft.*

TOBY *Wir sind fast da. Mach dich schon mal bereit zum Aussteigen.*

CLARA *Da gibt es nichts bereit zu machen. Es gibt ja keinen Sicherheitsbügel! Das nächste Mal fährst du mit Billy.*»

Ob es ein nächstes Mal für Clara gibt? Für Ralf gab es keines, nur eine letzte Fahrt mit dem Sessellift. Nachzulesen in der siebenseitigen Erzählung *Atzmännig* im Buch *Zürihögel. Winterkrimis* von Stefan Haenni (Gmeiner Verlag, Meßkirch 2022); auf dem Cover tauchen leere Zweiersessel aus dem Nebel auf. *Atzmännig?* Never heard! Oh sorry, dieser Berg liegt nicht in den USA, sondern zwischen Zürcher Oberland und Rickenpass in der Ostschweiz. Ralf will unbedingt nochmals mit dem Lift hochfahren, seine Frau Hedwig aber nicht. Es ist ja auch Betriebsschluss, der Liftangestellte will heim – und sie ein neues Leben. Hedwig verwickelt den Seilbahner in ein nettes Gespräch, derweil sich Ralf unbemerkt auf einen Sessel setzt und nach oben entschwindet. Ausschnitt:

«*Wo ist eigentlich Ihr Mann geblieben?*», wunderte sich der Angestellte, die Hand bereits am roten Hauptschalter der Anlage. *Der war doch gerade noch da?*»

In der Tat die entscheidende Frage! Umso mehr galt es für Hedwig, cool zu bleiben. "Ich nehme an, er ist zu unserem Wagen vorausgegangen. Ralf hat über kalte Füße geklagt."»

Der Arme wird auch über andere kalte Körperteile geklagt haben. Nur hörte ihn niemand. Der Tod wartet nicht nur an Planplatten, Bromley Mountain und Loge Peak, sondern auch am Atzmännig.

Biografie: Daniel Anker, Historiker, Reisejournalist und Bergpublizist. Im AS Verlag sind zuletzt erschienen: *Wetterhorn – Hohe Warte über Grindelwald und Rosenloui* (2021), *Après-Lift. 49 Skitouren auf Ex-Bahn-Berge der Schweiz* (2022) und *Aarehöger: Vom Aargrat zum Acheberg. 70 Gipfelwanderungen am grössten Fluss der Schweiz* (2024). Regelmässiger Mitarbeiter von *Die Alpen* des Schweizer Alpen-Clubs. «Ankers Buch der Woche» auf www.bergliteratur.ch. Er lebt in Bern.

LE SECRET DE LA FORCE SURHUMAINE

Des mémoires graphiques d'Alison Bechdel

NATALIA GADZINA

« J'ai toujours pensé que, tant que l'homme sera mortel, il ne sera jamais décontracté. »

Woody Allen

Le Secret de la force surhumaine, le troisième volet d'une trilogie autobiographique

Le dernier opus de la cartooniste étasunienne Alison Bechdel est paru, dans sa traduction française, en 2022 sous le titre *Le Secret de la force surhumaine* (*The Secret to Superhuman Strength*, édition originale publiée en 2021). Ce volumineux ouvrage de deux cent trente-quatre pages, résultat d'un travail de huit années, constitue le troisième volet d'une trilogie autobiographique, même si l'auteur déclare ne pas les avoir initialement pensés comme telle. Le genre adopté ici, les mémoires graphiques, prend sa source dans l'obsession de Bechdel de garder des traces d'elle – le geste de dessiner constitue aussi une trace corporelle –, habitude cultivée depuis l'âge de dix ans, lorsqu'elle a commencé à tenir un journal intime. Elle raconte avoir ainsi consolidé son sentiment d'exister pour pallier le manque d'attention et d'affection de ses parents. Ce besoin, elle continue de l'assouvir à l'âge adulte en dessinant et en écrivant des mémoires, non plus intimes mais publiques,

dans lesquelles elle dévoile les secrets les plus sombres de sa famille.

Le premier volume du triptyque, *Fun Home* sous-titré *Une tragédie familiale*, dans sa version américaine *Fun Home : A Family Tragicomic* publiée en juin 2006 et dans sa traduction française en octobre de la même année, a connu un grand succès aux États-Unis et à l'étranger. Il a même été l'objet d'une adaptation en comédie musicale jouée à Broadway. Dans *Fun Home*, Alison Bechdel révèle l'homosexualité de son père Bruce, qui, à l'image de sa génération, n'a pas pu la vivre ouvertement. Lorsqu'Alison a vingt ans, celui-ci est renversé par un camion et tué sur le coup. Était-ce un accident ou, comme elle tend à le penser, un suicide ? Pour tenter d'élucider cette énigme, Bechdel regroupe des indices sur la vie de son père, se penche sur sa relation avec lui et avec sa famille et sur les circonstances de sa disparition. Elle mène l'enquête sans pour autant, au terme de celle-ci, apporter des réponses claires à ses questions. Mais la disparition prématurée de son père coïncide avec sa propre émancipation. Il se trouve en effet que peu de temps avant le

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.213

décès de celui-ci, Alison apprend à ses parents qu'elle est lesbienne¹. Troublante coïncidence entre ces deux événements où, comme elle le relève, « *la fin de mon père, de son mensonge, est le commencement de ma vérité* ».

Le deuxième volet de la trilogie familiale, *C'est toi ma maman ?* sous-titré *Un drame comique* (*Are you my mother ? A Comic Drama*), paraît en France en 2013, une année après l'édition originale. Celui-ci est consacré à sa mère Helen et au rapport compliqué entretenu avec elle. Si, dans les deux premiers tomes, Bechdel s'intéresse à ses parents et à la relation douloureuse vécue avec l'un et avec l'autre, l'autrice utilise également son histoire familiale pour se découvrir elle-même. Elle continue cette exploration dans le troisième volet, *Le Secret de la force surhumaine*, mais sous un angle tout à fait original, celui de l'une de ses obsessions, l'activité physique : « *Mon allure intello est sans doute trompeuse, mais... Je suis une maniaque de l'exercice physique.* »²

Activité physique, création artistique, drogues et transcendance

Si les lecteurs et les lectrices s'attendent à un livre conventionnel sur le sport, il-elle-s seront probablement surpris-e-s par la tournure plus sombre – mais non exempte d'humour – donnée par l'autrice à son ouvrage. Bechdel admet qu'elle a d'abord utilisé cette thématique comme un subterfuge : « *J'attire les gens avec ce sujet accessible et populaire, le sport [mais] en fait je veux parler de la mortalité, de l'humaine condition.* » Si elle avait initialement le projet de rédiger un ouvrage court et léger, le décès de sa mère, survenu au début de la rédaction du *Secret de la force surhumaine*, l'a rendu impossible. Cette disparition l'a aussi mise en face de sa propre finitude : « [Après le décès de ma mère, j'ai compris qu'] *ensuite, ce serait mon tour.* »³

Au fil des pages, Alison Bechdel se représente en adepte insatiable de multiples activités physiques et sportives aussi bien *indoor* :

le karaté, le yoga, la musculation, le Pilates, le spinning... qu'*outdoor* : la course à pied, le vélo, le ski de piste, le ski de fond, la randonnée, l'escalade... À celles-ci s'ajoutent son goût pour les techniques psychocorporelles comme la méditation conjugée à son intérêt pour le bouddhisme. De son propre aveu, elle s'est « *jetée sur pratiquement toutes les tendances du fitness de ces six dernières décennies* »⁴. Pour en rendre compte, *Le Secret de la force surhumaine* se compose de six parties qui correspondent chacune à une décennie, depuis la naissance d'Alison en 1960 à Lock Haven, dans l'État américain de Pennsylvanie, « [...] *à la fin du baby-boom, dans les ténèbres originelles juste avant l'aube de l'âge du fitness* »⁵, jusqu'aux années 2010 lorsque, à la cinquantaine, installée avec sa compagne dans le Vermont, en Nouvelle-Angleterre, elle met la touche finale à sa BD. L'autrice s'interroge sur cette frénésie d'activités physiques, la sienne, mais aussi celle qui anime nos sociétés : « *La faillite morale et spirituelle du capitalisme tardif ? La désincarnation de nos existences de plus en plus virtuelles ?* »⁶ Elle émet l'hypothèse que cet engouement constitue une échappatoire à la précarité de notre condition humaine : « *On fonce tous en tanguant vers la dalle de granit. Maladie, démence, dépendance, décès. Comment peut-on supporter ça ?* »⁷

L'attrait d'Alison Bechdel pour l'activité physique ne se limite pas à une simple dépense énergétique bienfaisante ou à l'apprentissage d'une technique du corps. Ses motivations sont plus larges, elles « *couvrent toute la gamme, du physique au mental, à l'émotionnel, du psychologique au plus numineux* »⁸. Elle décrit dans *Le Secret de la force humaine* « *la façon dont la quête de la forme physique a été pour [elle] un véhicule vers autre chose : la sensation que l'esprit et le corps ne font qu'un* »⁹. Bechdel cherche par sa pratique sportive à transcender son ego : « [...] *mon esprit se ferme et [...] mon corps prend le relais [...]. Le corps a son intelligence, et quand je me branche sur lui, j'ai l'impression [...] que je ne fais qu'un avec... quelque chose de plus*

grand que moi-même ? »¹⁰ À quatorze ans, Alison commence à pratiquer le *jogging*, quand cette discipline n'était pas encore à la mode. Au fil des sorties, elle allonge son parcours et éprouve une sensation euphorisante tout à fait nouvelle : « J'ai sûrement couru plus loin ce jour-là que je ne l'avais cru possible. Mais j'ai surmonté bien plus que ma limite physique. Les barrières de mon propre moi ont paru se dissoudre tandis que je me fondais dans l'air humide du soir. »¹¹ Les résultats les plus communément espérés de l'exercice physique – un corps sain et athlétique et un soi parfait – font place ici à une expérience quasi mystique – la dissolution de l'ego dans le Grand Tout –, même si... en calculant les kilomètres avalés, elle continue à exercer le contrôle sur la distance à parcourir à défaut de pouvoir le faire sur le reste de sa vie.

C'est ce sentiment de plénitude, d'unicité et d'immédiateté avec la nature et l'univers, ressenti à quelques reprises de façon spontanée durant l'enfance et l'adolescence, que Bechdel tente de retrouver à l'âge adulte. Pour illustrer cet état, elle évoque un moment éprouvé à neuf ans lorsqu'elle descend une piste de ski, de façon fluide, en toute confiance, sans éprouver la moindre peur de chuter : « Si seulement j'avais su que je l'avais déjà, cette plongée bien heureuse dans ma propre créativité. Cette glisse fluide à ski quand j'arrêtais de penser à ce que je faisais. [...] J'étais loin de savoir que j'allais [...] consacrer [ma vie] à une quête ardue pour retrouver l'état dans lequel j'étais à ce moment... Bientôt j'allais perdre cette compréhension immédiate, spontanée de la réalité. J'allais devenir presque paralysée par des pensées de réussite, des pensées du soi. »¹²

À l'instar de l'exercice physique, la création artistique et les drogues sont d'autres moyens pour elle de parvenir à transcender son ego. À vingt ans, à *Central Park*, après avoir absorbé des champignons hallucinogènes au petit-déjeuner, elle ressent « une extase tranquille, libérée des contraintes pénibles que [elle] avait tendance à considérer comme [son] moi ». Les limites s'estompent entre elle et le monde, son anxiété se dissipe : « Je voyais que mon moi – celui qui figurait sur mon permis

de conduire, enfermé dans cette peau, pensant cette pensée – n'était pas réel... [...]. Il n'y avait pas de soi ! Il n'y avait pas d'autre. »¹³ À la cinquantaine, lors de la création du *Secret de la force surhumaine*, Bechdel éprouve à nouveau la perte de la conscience de soi : « La pandémie a frappé juste après que Holly a accepté de faire les couleurs. À présent, nous étions non seulement ascétiques et contemplatives, mais également cloîtrées. Absorbées par le projet créatif, nous étions dans le *flow*. Même l'effondrement de la civilisation ne parvenait pas à briser ma concentration. »¹⁴ Immergée dans son travail et dans le moment présent, elle éprouve cet état de félicité tant recherché, cet état de concentration « [...] si dense qu'on en oublie l'ego »¹⁵.

Alison Bechdel établit également une symétrie entre créer et s'entraîner. La création de *comics* comme l'activité physique sont des routines de connaissance et d'amélioration de soi. Son perfectionnisme et sa méthode de travail rigoureuse sont présents dans les deux domaines. En sport, elle n'est jamais à court d'exercices et dans le domaine artistique sa façon de concevoir ses BD n'est pas moins exigeante. Elle crée d'abord un champ visuel, dans lequel elle insère le texte – si pour elle les mots précèdent le dessin, ils dépendent dans son esprit d'une future image – puis elle se photographie en incarnant les différents personnages qu'elle veut représenter, établit de nombreux croquis, etc. Même si la création d'une BD l'angoisse, la possibilité de réduire la complexité du monde à quelque chose de plus gérable, ou encore d'ordonner son histoire familiale en cases, a la vertu de l'apaiser. Il en va de même pour le sport qui a sur elle un effet anxiolytique. Le sport constitue également un puissant levier créatif en favorisant l'arrêt de la pensée, qui permet paradoxalement à une idée d'émerger, à une impasse personnelle ou créative d'être débloquée. À la trentaine, les exercices de musculation auxquels s'adonne Alison Bechdel en hiver, quand la pratique du vélo n'est plus possible dans le Vermont, se

conjuguent à un autre travail titanesque, celui de la conception de la BD consacrée à son père, *Fun Home*. Pour affronter la difficulté qu'exige une telle entreprise, elle cherche d'abord à avoir prise sur son corps par des exercices de tractions à la barre fixe. Lorsqu'elle finit par arriver à se hisser jusqu'à celle-ci, c'est-à-dire à soulever le poids de son corps sur une traction en supination, puis en pronation, elle se sent prête – physiquement – pour affronter – mentalement et émotionnellement – son histoire personnelle à travers sa BD : « *Peut-être cet exercice, en mobilisant le poids inerte de mon ego, m'a-t-il finalement permis d'entreprendre un autre genre de travail : le livre de mon père.* »¹⁶

Mais le projet de transcender son ego bute sur sa propre définition de l'individualité : « *Une partie de moi est toujours éprise de l'idéal de l'individu farouche, de l'ego enfermé, inexpugnable.* »¹⁷ Enfant déjà, elle s'identifiait au corps (masculin) des culturistes présents dans les publicités de ses comics, « *ce fantasme juvénile de la puissance physique brute* »¹⁸, pour exister face à l'indifférence de ses parents. Malgré le déclin de ses forces à l'approche de la soixantaine, ce mythe de l'autosuffisante persiste : « *Hélas, j'étalonne toujours, et à un degré inquiétant ma valeur sur ma force physique.* »¹⁹ Lorsqu'elle a vingt ans, après le décès de son père, elle s'inscrit dans un club de karaté réservé aux femmes. Elle prend conscience de son corps, l'éprouve de façon intense et développe sa force en tant que femme et la revendique. Sa pratique prend une tournure féministe en écho à son *coming out*. Mais un jour, elle se fait agresser dans le métro et ne sait pas contre-attaquer en dépit des armes que le karaté lui a fournies. Elle comprend alors qu'elle ne veut pas se battre, ni contre les autres, ni avec elle-même. Elle comprend aussi que l'armure qu'elle essaye de construire avec le karaté – cet ego impenable – lui pèse, c'est la raison pour laquelle elle se met au yoga : « *Le yoga était l'inverse du karaté. Au lieu de guetter un ennemi extérieur, on scrutait l'intérieur [...].* »²⁰ Si le karaté était une

carapace, le yoga « [la lui] a enlevée et [l'a] laissée nue et palpitante ». Hélas, le yoga ne sera pas non plus la solution pour la libérer. Durant tout son parcours de vie, Alison Bechdel compte sur ses sensations physiques pour la mener vers une transformation spirituelle. C'est en ce sens que cet ouvrage représente pour elle « *une tentative de cartographeur [son] développement personnel* ».

Le compagnonnage avec les écrivains : les romantiques anglais, les transcendentalistes américains et la *Beat generation*

Alison Bechdel aime la littérature, passion héritée de son père professeur de lettres et de sa mère comédienne amateur. Tout au long du récit, elle établit des parallèles entre son parcours et ceux d'écrivain·e·s qu'elle met en scène, procédé déjà mis en œuvre dans les deux tomes précédents : « *J'en appellerai à cette lignée d'écrivains progressistes pour illustrer mon éternelle quête de la forme physique. Chacun d'eux, comme moi, tendant vers une sorte de transformation intérieure.* »²¹ Ces artistes appartiennent à des générations différentes, mais sont tout·e·s issu·e·s de traditions transcendantales. Il existe une « *chaîne d'influence entre eux, au fait que leurs idées individuelles participent d'une compréhension plus vaste, évolutive, de la relation entre les humains et l'univers* »²².

Dans *Le Secret de la force surhumaine*, Bechdel convoque les romantiques anglais, William Wordsworth (1770-1850), sa sœur Dorothy (1771-1855) et Samuel Taylor Coleridge (1772-1834). Innovateurs en matière littéraire et mus par un esprit démocratique, ils pensent à une nouvelle façon de faire de la poésie dans le sillage de la Révolution française. Ils écrivent un recueil de poésie sur le soi et la nature, sur l'esprit d'interdépendance qui les unit, et décrivent la disparition de leur ego lors de longues marches – adeptes du *trekking* avant l'heure – dans la nature. L'autrice se retrouve dans leur goût pour les activités en plein air et leur obsession de l'idée de transcendance.

Ces écrivains romantiques ont inspiré à leur tour les Transcendentalistes nord-américains : Henry David Thoreau (1817-1862), Ralph Waldo Emerson (1803-1882), Sarah Margaret Fuller (1810-1850) (journaliste, correspondante de guerre et amie d'Emerson). Il·elle·s expérimentent également la disparition du moi au contact de la nature. Préfigurant le mouvement *hippie*, il·elle·s s'inspirent de la philosophie orientale et se battent pour leurs idéaux de liberté, contre l'esclavage et l'appropriation des terres des peuples amérindiens, contre la domination des femmes et contre les conditions de travail des ouvriers dans les usines.

Enfin Bechdel rend compte de la trajectoire du poète de la *Beat Generation* Jack Kerouac (1922-1969), digne héritier des écrivain·e·s précédemment cité·e·s. Elle fait plus particulièrement référence à son livre *Les clochards célestes* (1958), qui narre l'ascension du Matterhorn, une montagne située dans la Sierra Nevada aux États-Unis, par Kerouac et son ami le poète Gary Snyder, en octobre 1955. Ce périple, ponctué de moments de méditation – Kerouac est un lecteur du *Sūtra du Diamant* – renvoie à une épreuve non seulement physique, mais aussi mystique, où la montagne se confond avec une expérience spirituelle transformatrice. Alison et Holly referent le même trajet, mais sans parvenir à ce même état de félicité.

Du mythe de l'invincibilité au lâcher-prise

Son métier de cartooniste lui a permis de mettre en forme sa vie chaotique en la couchant sur le papier pour lui donner un sens et, principalement dans cette trilogie, pour se libérer de la présence oppressante de ses parents. Si elle a mis beaucoup d'énergie à se remettre de ses traumatismes par le biais de « *ses travaux du corps* », de la psychothérapie et de la création de BD, la prochaine étape pour elle est le lâcher-prise. C'est la raison pour laquelle elle a accepté, pour la première fois, de collaborer avec quelqu'un

de la conception du *Secret de la force surhumaine*. Sa compagne Holly s'est en effet chargée de sa mise en couleurs. Bechdel a ainsi admis perdre un peu le contrôle sur le processus de fabrication de son livre. Dans la même perspective, à l'habituelle ligne graphique réalisée au stylo s'ajoute une nouvelle technique japonaise, le *sumi-e*, caractérisée par l'usage d'un pinceau oriental et du lavis à encre noire. Cette technique nécessite de l'improvisation et, de ce fait, lui permet de capter quelque chose du vécu de façon plus directe et spontanée, à la manière d'un *haïku*. Elle peut alors se passer de ses nombreuses esquisses préalables. Ces dessins au pinceau occupent des doubles pages et marquent des moments charnières de son évolution personnelle.

Au terme de cette trilogie, il s'agit aussi pour elle d'accepter la mort pour vivre plus intensément : « *Jusqu'ici, mes périodes d'exercices cardio-vasculaires réguliers, modérés ou intenses, m'ont donné l'illusion de pouvoir conjurer la mort. Mais je commence à accepter le fait que ce soit peu probable. La mort n'est que transformation, dit-on, métamorphose ! Recommencement, même !* »²³ Le thème de la mort a participé à un mouvement de libération pour qu'elle admette la précarité de son existence et laisse tomber ses fantasmes d'autosuffisance. En effet, à la fin de sa BD, Bechdel prend en compte deux notions capitales, la vulnérabilité et l'interdépendance. C'est une des idées avancées dans *Le Secret de la force surhumaine* de « *ne pas être un soi isolé, mais [de] se mettre en lien avec les autres* ». Elle cite à ce propos le poème *Étude transcendante* d'Adrienne Rich (1929-2012), qui « *[...] révèle quelque chose de très simple qui a toujours été là : nous ne sommes pas le centre de tout* »²⁴. L'exercice physique et le travail créatif, tels qu'Alison Bechdel les appréhende, se présentent alors comme des ressources pour franchir « *[l'] étape suivante de [son] programme de développement personnel... [qui] consiste [...] à êtreindre [son] interdépendance* »²⁵ pour comprendre la nécessité de ne pas être séparée des autres et du reste du monde.

Biographie: Après avoir étudié la littérature, la linguistique et l'histoire des religions à l'Université de Lausanne, Natalia Gadzina a réalisé un second master en anthropologie à l'Université de Neuchâtel. Elle a été enseignante dans le secondaire supérieur dans le canton de Vaud et a travaillé dans le domaine des archives, tout en développant une activité de réalisatrice.

Notes

¹Le thème de l'homosexualité est déjà présent, avant même la création de la trilogie familiale, dans la série créée par Alison Bechdel: *Dykes to Watch Out For* (*Lesbiennes à suivre*). Elle y met en scène Mo (son alter ego) et ses amies lesbiennes qui vivent ensemble dans une ville qui n'est pas nommée. Ces *strips* de sept à douze cases ont d'abord été publiés, entre 1983 et 2008, dans la revue féministe *WomaNews*. Pour Bechdel, il s'agissait pour elle(s) de rendre visible ces femmes invisibilisées par la société. Cela allait de pair avec un engagement politique: «*Il fallait faire des choses très intentionnelles à ce moment-là, revendiquer et trouver de la solidarité auprès d'autres femmes comme moi*» et les représenter dans «*des histoires que certaines personnes ne v[oi]u[ra]ient pas entendre*». Je précise qu'à cette époque-là, les bandes dessinées d'Alison Bechdel n'étaient pas encore *mainstream* comme c'est le cas aujourd'hui.

²BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine*, Paris, Éditions Denoël Graphic, 2022, p. 2.

³BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 208.

⁴BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 7.

⁵BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 3.

⁶BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 5.

⁷BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 9.

⁸BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 7.

⁹BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 15.

¹⁰BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, pp. 15-16.

¹¹BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 70.

¹²BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, pp. 50-51.

¹³BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 96.

¹⁴BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 230.

¹⁵BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 144.

¹⁶BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 155.

¹⁷BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 16.

¹⁸BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 8.

¹⁹BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 7.

²⁰BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 115.

²¹BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 14.

²²BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 14.

²³BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 9.

²⁴BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 231.

²⁵BECHDEL Alison, *Le Secret de la force surhumaine...*, p. 16.

DRIVE TO SURVIVE: AU-DELÀ DES 300 KM/H

Les coulisses sociologiques d'un spectacle à très haute vitesse

SABINE JACOT

« L'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des cathédrales gothiques. »

Roland Barthes, 1957

Comment Netflix a fait naître chez moi une fascination sibylline pour la Formule 1 (F1)

Si la F1, reine du sport automobile de renommée internationale, suscite l'intérêt de millions de spectateurs et spectatrices à travers le monde¹, cette discipline sportive d'élite septuagénaire ne me fascinait jusqu'ici aucunement. Du moins, jusqu'en 2021. Jusqu'à ce que mon voisin, passionné du Grand Prix (GP), ne pique ma curiosité en me proposant de regarder la série du moment sur Netflix, le mastodonte des plateformes VOD, la désormais fameuse *Drive to Survive* qui a donné à la discipline un coup de jeune lucratif sur fond de *sportainment* maîtrisé. Aussi rapidement qu'un *pit stop*, je suis ainsi passée de : « *Je ne comprends absolument pas ces gens qui regardent des pilotes, certes de haut niveau, tourner en boucle sur un circuit* » à : « *OK, la sociologue cherche à comprendre ton état d'excitation chaque dimanche ensoleillé à quitter en trombe un moment convivial au jardin entre voisin-e-s pour suivre le dit GP seul devant ton écran d'ordinateur qui t'a crié un impé-*

ratif "Box, Box!" » pour finir par : « *Ne me dites pas quel pilote a gagné, je regarderai le replay ce soir (et ce, même en vacances sur mon téléphone portable 4,7 pouces !)*. »

Que s'est-il donc passé pour que je comprenne les termes de « *marsouinage* », d'« *undercut* » ou encore de « *graining* », voire que je sache quel moteur équipe les monoplaces ? Qu'ai-je découvert de si extraordinaire dans cette série pour tant mordre à l'hameçon telle une *tifosa* la plupart des après-midi dominicaux depuis mars 2021, excitée par des *triple-header* en mode DRS jusqu'à mon canapé ? Et je ne suis pas la seule à qui l'effet *Drive to Survive* a réveillé une âme de *F1 enthusiast*. Quelle mouche nous avait piqués mon frère et moi et tant d'autres à trouver Günther Steiner, le patron décennal de Haas², fort sympathique ou à écouter des podcasts qui débriefent chaque GP et révèlent les rumeurs du paddock, relayés en synthèse chaque week-end de courses par le binôme complice de commentateurs et consultants de la RTS Fabrice Jaton et Luc Domenjoz ?

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.219

Il n'en fallait pas davantage pour accepter de coucher ces quelques lignes sur l'introspection sociologique de l'appétit qu'a suscité depuis quelques saisons maintenant les actuels Hamilton, Leclerc et autre Verstappen dans le cœur de millions d'aficionados de la F1. Autrement dit, de partir de mes représentations initiales sur un sport de prestige pour lequel j'avais certains préjugés à une rupture plus épistémologique du sujet m'engageant à explorer la complexité des coulisses des écuries où technologie de pointe, compétition de sportifs hors norme (point de langage épïcène ici, la F1 est essentiellement masculine sur la piste pour l'heure), enjeux économiques et de pouvoir se conjuguent dans un spectacle médiatique haletant qui subjugue autant qu'il interroge.

***Drive to Survive* : une porte d'entrée récente dans les coulisses de la F1 et sa mise en scène**

La série a permis de plonger dans l'univers complexe de la F1 de manière bien plus immersive que les seuls GP télévisés, offrant ainsi un accès démocratisant sans précédent dans les coulisses du paddock dans le but d'initier – et par là même de fidéliser – les néophytes. En limitant les barrières à l'entrée d'une discipline exigeante par une vulgarisation de ses aspects techniques et d'un *storytelling* appuyé autour des pilotes et de leur écurie respective, *Drive to Survive* entend proposer de mieux saisir la dynamique générale d'un sport souvent perçu comme élitiste et même parfois comme un peu ringard. L'intérêt est nourri par la découverte des nombreuses rivalités et intrigues dans un récit narratif au ton truculent qui développe à mesure un attachement émotionnel avec les pilotes et leurs équipes, suscitant au passage tant l'admiration pour ces athlètes foncièrement hors du commun que l'exaltation pour ces ingénieur·e·s et managers hors pair. En focalisant sur les récits personnels, défis, triomphes, sacrifices et revers vécus par les protagonistes

des circuits, un lien émotionnel est tissé. Ce regard privilégié sur certaines décisions stratégiques, tensions internes ou relations interpersonnelles au sein des équipes et entre les pilotes, crée un sentiment d'exclusivité et d'intimité qui suscite tant la curiosité que l'engagement du public. Le contrepoint à la technicité et à la compétition de haut niveau qui caractérise ce sport est ainsi apporté par la perspective plus humaine de la lentille posée sur les pilotes et membres des équipes que la série met en avant, humanisant de la sorte la F1 et empathisant le public. *Drive to Survive* a donc usé d'un combo gagnant d'ingrédients mitonnant un succès audiovisuel viral : narration immersive, accès aux dessous du sport et à son humanisation. Elle a ainsi préparé un public non averti qui, depuis ce visionnage initiatique, est devenu émotionnellement engagé à suivre subséquemment les courses et s'intéresser de manière plus diligente à l'automobile d'élite.

Cette « dramaturgie de la vie quotidienne »³ des circuits dévoile ainsi les interactions sociales et les jeux de pouvoir entretenus entre les acteurs des courses automobiles de premier ordre. Les mises en scène de chaque interaction sociale sous forme de performance théâtrale, minutieusement chorégraphiées pour répondre aux objectifs de marchandisation et d'audience de la série, répondent aussi aux plus implicites stratégies de présentation des écuries et de leurs performances dans la compétition ; il s'agit ici aussi de façonner une image publique désirable pour chaque écurie, indépendamment de leur placement dans le classement des pilotes et des constructeurs (de l'iconique Ferrari à la plus acratopège Haas). À travers la série, les rivales (en bas de l'échelle du classement) de Ferrari, Mercedes ou Red Bull, actuelles figures de proue des écuries, sont pourtant aussi bien mises en avant : pour preuve, le « personnage » de Günther Steiner est devenu pour certain·e·s la « star » de la série (personnalité flamboyante, franc-parler détonnant, réactions franches

souvent hilares). Lui-même vend la F1 en un slogan publicitaire qui annonce par là même sa dimension théâtrale : « *You want to see action. You want to see drama. You want to see the underdog making a good result. A story. Each race should have a story, and the story should not be all the time Mercedes or Ferrari wins, because that story gets old pretty quickly.* »⁴ Ainsi, au fil des épisodes, chaque écurie et pilote (ou presque puisque certains refusent d'y apparaître comme Max Verstappen qui boycotte les interviews de la série depuis la saison 4) expose ses propres challenges, pointant les stratégies des rivales, maronnant tantôt contre le règlement de la FIA (Fédération internationale de l'automobile), certaines se démoralisant même devant la toute-puissance financière des plus nanties.

Sportifs d'élite et technicité automobile : plongée dans le zénith technique et athlétique de la F1

La vitesse, symbole de modernité et de progrès dans les sociétés contemporaines, offre des expériences sensorielles non seulement intenses et stimulantes mais aussi une sensation de puissance et de contrôle sur son environnement. En maîtrisant la vitesse, l'individu semble en effet comme dominer l'espace et le temps. La vitesse résonne ainsi comme un synonyme de liberté totale, d'adrénaline surdosée et d'un sentiment de qui-vive haletant qui rend presque lévitant. Dompter la vitesse représente en soi un exploit. Elle fascine certainement aussi car elle peut dangereusement flirter avec la mort. La vitesse mortelle représente naturellement le drame ultime en F1 qui peut frapper en direct avec une relative haute propension (cf. le triple champion du monde brésilien Ayrton Senna, l'un des plus grands pilotes automobiles de l'histoire, décède à la suite d'un terrible accident en 1994, percutant un mur de béton dans un choc à haute vitesse, à plus de 200 km/h lors de l'impact funeste). Il va sans dire que la discipline reine de l'automobile a de quoi subjuguier le commun des mortels : il

ne s'agit non pas seulement de conduire exagérément vite un « kart » hautement perfectionné, mais tout autant de gérer concomitamment la puissance d'une bête mécanique aérodynamique vouée à dompter l'asphalte dans un biotope multidimensionnel (adaptations aux caprices de la météo sur la piste, gestion des pneus et de leur adhérence, maîtrise des suspensions, contrôle du moteur, anticipation des virages, communication habile avec les ingénieur·e·s pour codiriger le pilotage...), le tout à près de 300 km/h ! Le pilote semble d'ailleurs fusionner avec sa monoplace, ne faire qu'un avec elle. Si l'exercice de ces félins des circuits reste thaumaturgique, la performance demeure un effort collectif : des centaines d'ingénieur·e·s et mécanicien·ne·s s'affairent ardemment en coulisse pour développer le plus performant et compétitif des bolides et gèrent, une fois en piste, des équations étourdissantes pour guider le pilote ou encore changer quatre pneus en moins de trois secondes lors de *pit stops* ultrafurtifs.

Prodigieusement plus technique qu'une voiture classique tout bien considéré ! Pour preuve, le volant ressemble à une console de jeux vidéo ultratechnisée : approximativement mille paramètres peuvent y être changés, chaque bouton permettant de modifier des dizaines de variables. Le *PU* (éléments reliés au moteur) par exemple possède douze positions en comprenant elles-mêmes dix chacune. Le *différentiel* possède aussi douze positions pour pouvoir « jouer », avec le concours du frein moteur, sur le comportement de la voiture et l'adapter en fonction de courbes du circuit. La manipulation de ces centaines de combinaisons de commandes s'évalue sur la base du ressenti du pilote qui doit en modifier la teneur en quelques millièmes de seconde tout en validant à la fois le nouveau paramétrage qu'en s'efforçant de dépasser les rivaux sur le bitume en surchauffe. Cette monoplace est pour le reste si complexe que le pilote ne peut la démarrer sans l'aide de son équipe ingénieriale. Ce défi

sportif à la hauteur seulement d'une poignée de pilotes d'exception dans le monde (vingt en moyenne pour chaque saison) requiert en sus une concentration stoïque, un entraînement physique quotidien d'une discipline ascétique et une résistance mentale inébranlable. La forme physique des pilotes quarantennaires peut par ailleurs encore impressionner. Et surtout leur expérience nourrie d'années en piste séduire les écuries en quête de perpétuelles améliorations de leur monoplace, capitalisant ainsi sur leur expertise en leur offrant un volant de titulaire passé un âge de péremption sportive. Pour preuve, Alonso qui a redonné des couleurs en début de saison 2023 à Aston Martin (et prêt à toujours en découdre en 2024) et un Hamilton qui s'est vu offrir, en anticipation pour ses quarante ans en 2025, le poste de titulaire pour la mythique Scuderia Ferrari. La F1 est donc également un terrain d'innovation où les écuries rivalisent pour développer les technologies les plus avancées en profitant de l'expertise des pilotes qu'elles forment ou qu'elles embauchent à coups de millions de dollars. Des systèmes de propulsion hybride aux matériaux composites *high-tech*, chaque aspect de la voiture de F1 repousse effectivement véritablement les limites de l'ingénierie. Cette focalisation sur la technologie de pointe fascine les spectateurs et spectatrices dans la mesure où science et performance sportive extrême fusionnent pour produire la magie que l'on sait sur les circuits dans un spectacle hautement visuel et immersif à grand renfort de technologies (caméras embarquées et analyses de données en temps réel). La F1 reste aussi soumise à la FIA, autorité suprême du sport automobile à l'échelle mondiale, chargée de réglementer, promouvoir et superviser la discipline. Faisant ainsi la pluie et le beau temps sur le paddock, la FIA joue alors un rôle central dans la météo de la F1 tant dans sa réglementation, sécurité, compétition ou encore administration (conceptions des voitures, innovations technologiques, calen-

drier des courses, gouvernance...), façonnant ainsi son paysage et parfois son lot de déconvenues (les effets du marsouinage en 2022 qui avait meurtri Mercedes, une pilule difficile à avaler).

Starification, pression et désintégration au cœur d'un business sur fond de spectacle médiatique

En dehors des écuries et de leur prestige corrélatif aux succès engrangés chaque saison, les pilotes drainent à eux seuls une partie substantielle des paillettes du show : talent exceptionnel, techniciens ultimes de la conduite, puissante visibilité médiatique (à renfort de réseaux sociaux à millions de *followers* et autres campagnes publicitaires juteuses), personnalités charismatiques, esprit de compétition acéré et glamourisation d'un style de vie luxueux et privilégié – la plupart des pilotes sont d'ailleurs établis dans l'eldorado climatique, sécuritaire et fiscal monégasque. Cet écosystème les élève au rang de stars. Aussi, ces pilotes shootés à l'adrénaline à dose paroxysmique (du « *Krating Daeng* » semble couler dans leurs veines !) n'en subissent pas moins une pression cyclopéenne. Et la chute du trône est d'autant plus raide que le sacre a été suréminent : écho notamment au 12 décembre 2021 où, au terme d'une saison homérique (et sûrement historique), Hamilton, septuple champion du monde – à égalité avec le « Baron rouge », le « Kaiser » Michael Schumacher – se voit faucher au dernier tour, et sur fond de polémique, son huitième titre par un Verstappen qui rafle depuis avec outrecuidance la quasi-entièreté des GP (le triple champion du monde a crânement remporté dix-neuf victoires sur vingt-deux en 2023 pour la dernière saison chirurgicale de Red Bull).

Dans un même ordre d'idées, la déconfiture en fin de saison 2022 de Daniel Ricciardo, personnalité rieuse et allègre au doux sobriquet de *Honey Badger* (et idole des pilotes de la série pour grand nombre), en est une autre illustration. En chute libre depuis son départ en 2018 de Red Bull

Racing, le pilote aux trente-deux podiums que certain·e·s envisageaient devenir un futur champion patent de F1, s'est vu en saison 2023, faute de volant de titulaire, relégué au rôle de réserviste chez cette même écurie. Comme troisième pilote donc, *Danny Ric* (l'autre *Aussie's nickname* du pilote australien) s'est vu assigner un rôle d'étendard commercial pour Red Bull, qui capitalise ainsi tactiquement sur son fort capital sympathie⁵ en vue d'une quête rédemptrice au sein de l'écurie qui l'a vu exploser et qui souhaitait le conserver en 2019 quand il signe chez Renault F1 Team ! Le prix à payer : soulager les pilotes alors en piste (Max Verstappen et Sergio Perez) pour la communication, dixit Christian Horner⁶, directeur de Red Bull Racing depuis 2005. Ce dernier reconnaît ironiquement que Ricciardo « *is taken a lot of the weight off the shoulders of Max and Checo. Tough for him, 'cause, obviously, he's used to being sat in a car but he's making the best of it.* » Ce dernier s'en accommode en effet, non sans humour, quand il répond, avec l'aplomb et la gouaille que le public chérit, à la question qui lui est posée lors d'une campagne promotionnelle sur son rôle de pilote de réserve : « *I'm preparing all of Max and Checo's meals!* » Will Buxton, populaire journaliste anglais de F1, constatera plus amèrement cette posture un peu clownesque qui lui est affublée : « *He's there just to do interviews and smile and be Daniel Ricciardo. You know, put the mask on, do the functions, and keep the crowds happy. I'm sure that stings.* » Ce déclassement social transitant du pilote estimé du paddock à amuseur de galerie (un peu bouffon du roi après avoir été chevalier servant d'une écurie de renom !) représente à la fois une illustration manifeste de mise en scène goffmanienne teintée d'une subtile violence symbolique bourdieusienne. Ricciardo finira tout de même à la mi-saison 2023, en contrepartie de résultats d'essais probants en juillet 2023 à Silverstone et d'un pensum accompli, par remplacer comme pilote titulaire chez Alpha Tauri, filiale de Red Bull Racing, l'infortuné Nyck de Vries (licencié sans cas de conscience après seulement dix GP qui

rebondit désormais en Formule E, catégorie qu'il avait par ailleurs remportée en 2021 auprès de Mercedes).

Reste du moins que tout le monde peut être délogé : du pilote au directeur ou directrice d'écurie⁷ en passant par les ingénieur·e·s et mécanicien·ne·s et autre personnel du staff. Ou être réengagé·e, même après une ou quelques années d'arrêt (Alonso, Räikkönen, Schumacher, Prost, Mansell...) au sein d'une autre écurie. En effet, le pouvoir n'est toutefois pas une possession : il ne peut être emmagasiné⁸. A contrario, on peut aussi y voir des effets de mobilité sociale intragénérationnelle dans le milieu (ascendante dans le cas de Frédéric Vasseur, d'ingénieur en sports mécaniques à directeur de la Scuderia Ferrari en 2023). On y vend non seulement ses compétences (conduite, management, ingénierie, mécanique), mais aussi son expertise qui peut valoir son pesant d'or dans une tornade de surenchère (dernier en date : Adrian Newey, considéré pour beaucoup comme l'un des plus grands ingénieurs de la F1, quittera en 2025 Red Bull après dix-neuf ans de bons et loyaux services). La performance est ainsi au cœur même de ce système intransigeant où la seconde place ne suffit pas (bien qu'elle soit parfois très appréciée), l'équipe entière doit avoir la gorge et aucune patience n'est de mise. Dans ce milieu où seules les plus endurci·e·s survivent, l'échec ne se conjugue pas le plus souvent avec seconde chance et la déception reste inversement proportionnelle au poids des attentes et enjeux financiers placés. Cette économie de la performance implique donc que la compétition en F1 soit étroitement liée à des enjeux économiques considérables. Les écuries rivalisent ainsi non seulement pour la gloire sur la piste, mais également pour les contrats de *sponsoring* lucratifs et les droits de diffusion télévisée. La F1 se caractérise aussi par des niveaux d'investissement financiers colossaux pour développer et optimiser leurs monoplaces pendant que les sponsors et autres partenaires

commerciaux dépensent massivement pour associer leur marque à l'événement. Cette extravagance financière accouche d'un environnement où luxe et opulence sont toute-présence, renforçant ainsi l'image de ce sport comme un spectacle à la fois exclusif et prestigieux. Ces intenses pression et omniprésence financières façonnent de fait les décisions stratégiques des équipes et des pilotes, illustrant ainsi la manière dont ce sport est significativement influencé par des forces économiques extérieures tenaces. Au-delà des performances sportives et économiques qui lui sont inhérentes, la F1 représente aussi un monde de divertissement à la démesure des sensations qu'elle offre. Elle est un spectacle à part entière, transcendant alors son statut de compétition sportive. Dernière illustration en date : le retour du GP au cœur de la mondaine Las Vegas, ville de l'outrance et du show par excellence, après quatre décennies d'absence qui a tout de même essuyé quelques pots cassés (problèmes logistiques, incidents d'une bouche d'égout, critiques corrosives du champion en titre Max Verstappen...).

Pouvoir, domination et plafond de verre : reproduction des inégalités en piste

Difficile de ne pas observer dans ce microcosme les effets de domination et de pouvoir que la sociologie cherche, entre autres enjeux, à pointer et analyser. En effet, la hiérarchie sociale et ses privilèges afférents jouent un rôle significatif dans le monde de la F1. Si les écuries historiques et les pilotes de renom bénéficient souvent d'un statut privilégié au sein de la catégorie reine, les nouveaux entrants doivent en revanche souvent lutter pour se faire une place dans ce cercle fermé. Et même si le directeur d'écurie est un milliardaire comme Lawrence Stroll – qui a racheté Force India, créé Racing Point devenu en 2021 Aston Martin – qui finance de ce fait la carrière en F1 de son fils Lance Stroll qui peine à impressionner et à soutenir la comparaison

du double champion du monde, et de plus de quinze ans son aîné, Fernando Alonso. Le prix à payer comme pilote « payant » : des critiques et des suspicions sur ce manque de performance contre un contrat en quasi-CDI relativement unique dans le paddock hérité en contrepartie d'être le fils de (qui sait quand même conduire plus vite et mieux que 99,99% de la planète !). Les pilotes payants ne sont pas une expression récente dans le milieu de la F1. Certains ont même marqué l'histoire de la discipline quand d'autres n'ont pas laissé de traces dans les annales : soutien financier du gouvernement (Fangio), obtention de prêt (Lauda), investissements substantiels (Hunter, Schumacher), sponsoring (Grosjean, Pérez). Les plus décriés restent ceux qui « volent » la place de plus méritants, plus doués. Les cas de Guanyu Zhou et Nikita Mazepin sont souvent évoqués. Les enjeux géopolitiques s'invitent aussi parfois et même un fils d'oligarque russe comme Mazepin ne peut y résister : son contrat chez Haas est rompu en mars 2022 suite à l'invasion de l'Ukraine par son pays natal (comme pour de nombreux et nombreuses autres sportifs et sportives par ailleurs) ainsi que celui avec le sponsor attitré Uralkali (appartenant au milliardaire russe Dmitry Mazepin, le père de Nikita).

De manière un peu schématique, on pourrait alors avancer qu'il existe deux catégories de pilotes : ceux biberonnés aux privilèges hérités, les « fils à papa » ou « fils de » (des pilotes « payants » de pères milliardaires susmentionnés (Latifi, Mazepin, Stroll...) aux pilotes « de la balle » (pères et fils Verstappen, Schumacher, Magnussen, Hill, Rosberg, Piquet, Villeneuve, Andretti, Fittipaldi...), mais aussi aux héritiers de succès commerciaux (Peter Revson de la marque Revlon) et même aux fils de monarches (le prince Bira de Siam, pilote thaïlandais des années 1950 fils du roi Mongkut) ; et ceux embecqués à l'effort plus méritoire, les fils de parents qui ont beaucoup voire presque tout sacrifié, qui se sont pour certains pour ainsi dire « saignés » en

prenant des risques financiers substantiels dans le but que le rêve de pilote de leur progéniture prometteuse et à la détermination granitique se matérialise peut-être un jour sur la piste ; les parents de Esteban Ocon qui vendent leur garage dans l'Eure et décident de vivre dans une caravane pour investir dans le talent de leur fils ou encore le père de Hamilton qui a injecté sa propre épargne, celle de sa compagne et réhypothéqué sa maison, cumulé quatre activités rémunérées pour que son fils Lewis puisse se faire la main au volant des karts dans les communes anglaises de Sewage Works et Hoddesdon dans sa prime enfance avant de rejoindre le programme des jeunes pilotes de l'écurie McLaren à treize ans. Force est de constater que ce sport onéreux met des barrières à l'entrée des familles de classes sociales non privilégiées, les pilotes nés de classes modestes étant de fait bien moins représentés dans le paddock. Un entre-deux un peu *middle class* se fraye néanmoins une place : George Russel, qui raconte avoir vécu petit dans un mobile home sans pour autant être issu d'une famille pauvre, reconnaît que son destin n'est toutefois pas celui des familles riches qu'il côtoie aujourd'hui sur la grille. Notons cependant qu'outre les pilotes parvenus en F1 par le vecteur de la fortune familiale, le mécénat reste une alternative possible et souvent nécessaire, salvatrice même si en quête d'un peu de « justice sociale » dans le paddock. Chez Red Bull, l'homme d'affaires Dietrich Mateschitz avait en effet investi fortement en sponsorisant Sauber, Arrows et Jaguar afin de former un vivier très compétitif de jeunes pilotes (Vettel, Ricciardo, Sainz) tout comme McLaren l'avait fait avec Hamilton. Or, si le mécénat peut se voir ici comme potentiel facteur réducteur d'inégalités sociales en offrant non seulement un soutien financier, mais aussi des possibilités de formations et des opportunités aux pilotes d'origines socio-économiques plus modestes (accès aux ressources pour développer ses compétences, contrats de développements, accroissement de la visibilité des talents...), la F1

reste un environnement exclusif et sélectif (coûts de fonctionnement très élevés, histoire d'élitisme social, sponsoring via des marques de luxe...), un entre-soi de nanti·e·s et de personnes aux portefeuilles de réseaux très connectées au milieu (relations étroites avec des personnes influentes du sport automobile telles que des propriétaires d'écurie, pilotes de renom, dirigeant·e·s d'entreprises automobiles, managers de pilotes...).

Soulignons que les inégalités se logent aussi entre les pilotes. Aussi, des traitements préférentiels, en conséquence l'octroi de certains privilèges (stratégies de courses différenciées, mises à niveau prioritaires de la monoplace, attention médiatique plus forte...), sont également à signaler chez les binômes de pilotes. En effet, un certain favoritisme intra-écurie peut générer une forme de hiérarchisation implicite à conséquences concrètes au sein du duel d'équipiers : un dernier cas en date, l'attentatoire forfait imposé à Logan Sargeant par l'écurie Williams au GP d'Australie en mars 2024 afin qu'il cède pour la course dominicale son baquet à son coéquipier Alex Albon qui, suite à un accident intervenu pendant les essais libres, ne pouvait plus piloter sa monoplace pour le GP car trop endommagée. La raison de cette stratégie brutale qui a fait couler beaucoup d'encre : parier sur le pilote à l'expérience la plus solide, plus trivialement celui qui comptabilise le plus de points en course. Rude certes, mais tactiquement rationnel diront certain·e·s. Le pilote américain, sacrifié et qui se consolera (ou pas) par la reconnaissance de son écurie le gratifiant d'un « fort esprit d'équipe » dans son désappointement, admettra tout de même que ce fut, à date, le moment le plus difficile de sa carrière.

Reste que les inégalités s'immiscent également entre les écuries. L'analyse wébérienne des stratifications sociales permettrait d'en faire une analogie *mutatis mutandis* avec le classement des écuries en pistes en haut, milieu et bas de grille (en fonction des ressources financières et techniques à disposition, des avantages comparatifs acquis) : les classes de possession

« positivement privilégiées » (le « haut du panier »), les « moyennement privilégiées » (le « milieu de gamme ») et les « négativement privilégiées » (le « fond du panier »). Il suffit en effet d'observer la grille plusieurs week-ends de courses consécutifs et de comprendre que certaines tiennent mieux le couteau par le manche (Red Bull, Ferrari, Mercedes) alors que d'autres par la lame, soit le fond de la grille (Williams, Haas, Racing Bull [anciennement Alpha Tauri, équipe satellite de Red Bull]). Différents facteurs l'expliquent : le budget à disposition (plus il est important, plus les investissements en R&D et recrutement en personnel qualifié le sont), l'expertise technique et de pointe engagée (une expertise technique et une capacité d'ingénierie supérieures permettent en effet de concevoir et développer des voitures de course plus performantes, avoir accès à des ressources d'importance et parfois additionnelles comme des simulateurs de course plus sophistiqués), la gestion d'équipe (les écuries de prestige font souvent preuve de stabilité organisationnelle et d'une continuité de leadership qui leur permettent de maintenir leur position dominante dans le sport sur le long terme), les pilotes (plus ils sont expérimentés et talentueux, meilleur sera en apparence l'investissement en piste et les possibilités de podium) ou encore les partenariats commerciaux (des collaborations stratégiques avec des entreprises mondiales et marques de renom font bénéficier de ressources financières supplémentaires maximisant de fait les opportunités de parrainage et de marketing). De la sorte, et le plus souvent, les équipes qui réussissent à atteindre les plus hauts niveaux de compétition dans la F1 semblent en effet celles qui sont capables de maximiser ces différents paramètres pour développer un avantage concurrentiel sur leurs adversaires. Enfin, ne négligeons pas un facteur de taille : les écuries de prestige ont souvent développé une culture de la réussite et de l'excellence profondément enracinée dans leur histoire et

leur identité. Elles sont ainsi plus habituées à gagner et à rivaliser aux plus hauts niveaux de compétition, ce qui leur donne de fait un avantage psychologique significatif sur leurs adversaires. Aussi, elles sont plus souvent en mesure de maintenir leur position dominante dans l'automobile d'élite pendant des années, remportant des championnats et continuant à rivaliser aux sommets de la discipline. Si bien qu'Audi, qui a racheté en mars 2024 Sauber, sait à quoi s'en tenir dès 2026 !

Aussi, dans une perspective rousseauiste⁹, les inégalités peuvent être binarisées : d'une part, naturelle (par ex. : certains pilotes peuvent avoir des prédispositions biologiques les rendant plus aptes à exceller dans la conduite de voitures de course [meilleurs réflexes, meilleure coordination...]) ; d'autre part, morale ou politique (sociale) (par ex. : disparités entre les équipes en termes de financement, soutien technique, ressources... contribuant alors aux écarts de performances entre les écuries). Relevons que si le pouvoir joue un rôle central tant dans la création que la perpétuation des inégalités sociales, il s'instaure par ailleurs de différentes manières dans les interactions sociales et dans les organisations. Éclairons donc celles-ci à la lumière de la F1. Certaines, parmi les plus communément communiquées, sont les cinq sources de pouvoir qui ont notamment été établies par French and Raven¹⁰ : la *légitimité* (par ex. : décisions stratégiques du directeur d'écurie sur la base de son autorité et son leadership au sein de l'organisation) ; l'*expertise* (par ex. : connaissances et expertises des ingénieur·e·s en aérodynamique pour améliorer l'efficacité de la monoplace sur la piste) ; la *cœrcition* (par ex. : suspension d'un·e mécanicien·ne si non-respect des procédures lors d'un arrêt au stand) ; les *récompenses* (par ex. : primes de performance allouées aux pilotes en fonction des victoires en course ou points marqués en championnat) et l'*influence* (par ex. : respect, admiration et identification avec un pilote de

renom perçu comme un modèle en termes de performances et de son comportement sur et en dehors de la piste). Une sixième sera ajoutée ensuite : *l'information* (par ex. : utiliser des données de télémétrie avancées pour analyser les performances de sa voiture et ajuster sa stratégie de course en conséquence).

L'inclusivité n'est pas le fort de la F1, tant s'en faut. En effet, Lewis Hamilton, pilote multirecords (pole positions, meilleurs tours en piste, podiums, victoires, championnats qu'il codait avec Schumacher), milite même activement pour davantage de diversité et d'inclusion dans le paddock (afin que la F1 « *become as diverse as the complex and multicultural world we live in* »)¹¹, l'a plus âprement reconnu à travers le fait que son métissage soit un cas unique en F1 (à notre connaissance, seul le pilote afro-américain William Theodore Ribbs Jr. a piloté lors d'essais privés une F1 en 1985). Il fait par ailleurs notamment écho aux comportements racistes qu'il a dû affronter sur les pistes en relation à ses origines grenadiennes :

*« I've been fighting the stigma of racism throughout my racing career, from kids throwing things at me while karting, to being taunted by fans with black face at a 2007 grand prix, one of my first Formula One races, [...] I'm used to being one of very few people of colour on my teams and, more than that, I'm used to the idea that no one will speak up for me when I face racism, because no one personally feels or understands my experience. »*¹²

Le septuple *world champion* dénonce également une autre problématique afférente au manque de représentation dans la discipline : *« In the 16 years I have been driving in this sport, it has only been men here. That's a problem [...] We have not paid enough attention or given enough importance to the lack of gender diversity in the sport. »*¹³ Les femmes sont en effet une denrée rarissime en F1 (cinq pilotes officielles dont toutes n'ont pas été qualifiées) : on compte ainsi seulement deux pilotes italiennes ayant pris un départ officiel, la première femme étant Maria Teresa de Filippis (cinq courses en 1958-1959, dont

trois départs) – au volant d'une Maserati 250F et d'une Porsche KG – et Leila Lombardi (dix-sept courses dont douze départs entre 1974 et 1976) auprès de quatre écuries (Allied Polymer Group, Team Williams Motul, March Engineering, RAM Racing), seule femme à être par ailleurs classée au Championnat du monde (avec 0,5 point¹⁴, soit le record du plus petit nombre de points inscrits durant une carrière!). Trois autres pilotes ont encore participé à un week-end de Grand Prix de Formule 1 sans qualification : la Britannique Divina Galica (en 1976 et 1978), la Sud-Africaine Desiré Wilson (1980) et l'Italienne Giovanna Amati (1992). Il y a donc plus de trente-deux ans que le plafond de verre ne s'est brisé ! Verre qui semble cristallisé par un héritage socioculturel historiquement dominé par les hommes et des stéréotypes de genre liés, de comportements discriminatoires et sexistes à l'égard des femmes tout comme un accès limité aux ressources et opportunités et soutien financier et structurel quasi inexistant pour les raisons précédemment commentées. Notons encore que certaines pilotes ont participé à des tests hors compétition et à des sessions d'essais avec des équipes de F1 (la plus connue est sûrement la Britannique Susie Wolff [pour Williams en 2012], actuelle femme de Toto Wolff, ancien pilote autrichien à la tête de l'écurie Mercedes depuis 2013). Reste alors que, si une infime minorité de femmes ont de fait foulé les circuits depuis les débuts de la F1, on ne peut qu'ainsi regretter vigoureusement qu'elles soient quasi totalement invisibilisées sur les pistes (un peu moins dans le personnel des écuries depuis quelques années heureusement !). Un pis-aller correctif est cependant apporté dès 2023 qui se veut préparer la relève à venir en découdre avec leurs homologues masculins dans les anti-chambres en F3 et F2 avant d'atteindre la cour des rois en F1 : la F1 Academy, championnat de course automobile dédié aux pilotes féminines au volant de quinze monoplaces F4 qui est organisé par le Formula One Groupe (auquel la pilote suisse

Léna Bühler a par ailleurs participé en 2023 en finissant quinzième du championnat avec vingt-trois points).

Aussi, ni la diversité sociale, ni ethnique ni celle du genre, n'est en effet l'apanage de la FI. Force est alors de constater que l'environnement d'élite de la FI reflète et renforce en effet souvent les inégalités de pouvoir et de statut : inégalités entre les équipes (ressources et budgets différenciés), entre les pilotes (favoritisme en rapport aux statuts, expériences, performances, relations avec la direction de l'équipe des pilotes avec les écuries), favorisant en conséquence les groupes sociaux qui sont déjà par ailleurs en position de pouvoir, d'influence et de privilèges dans la société. Aussi, la FI, comme d'autres institutions, reste un produit et un reflet d'inégalités sociales. De même, les théories de la reproduction sociale et des capitaux de Bourdieu peuvent ainsi être intégrées en rapide synthèse aux enjeux de la FI en mettant en lumière la manière dont les inégalités sociales sont reproduites et légitimées dans le contexte de cette arène compétitive automobile de haut niveau et de prestige : avantages comparatifs des écuries les plus solides en termes de ressources financières, de technologie et de réseau d'influence (inégalités structurelles), surreprésentation d'une élite économique et sociale et à ses accès aux opportunités profitables qui génèrent des barrières à l'entrée difficilement enjambables (inégalités élitistes), manque de diversité sociale (inégalités ethniques, inégalités de classe) et à visée androcentrique sur la piste (inégalités de genre). Aussi les pilotes, équipes et partenaires qui correspondent aux normes de cette élite sont plus souvent favorisés, ce qui contribue alors à renforcer les inégalités et les hiérarchies, tout en perpétuant l'idée que le succès dans la FI est réservé à une fine fleur avantagée (si possible un jeune homme blanc, non racisé de surcroît, et de préférence bien né !). Ces capitaux économique, social, culturel et symbolique lui permettent de telle manière de maintenir

sa position dominante dans le sport, tout en limitant l'accès aux équipes moins favorisées et en déterminant par là même plus largement les chances de succès et de reconnaissance des plus privilégiés. Aussi, bien que le sport puisse offrir de manifestes opportunités de divertissement et d'inspiration, il est important de le reconnaître et de remettre en question ces logiques de domination qui continuent de persister dans son organisation et sa culture mandarinales.

Anomalie écologique pour l'extravagance du show

Il semblerait négligent de ne pas finir par aborder la problématique écologique sans précédent, et traitée par le milieu de manière un peu morosive, à laquelle fait face la discipline. Consciente de sa voracité environnementale et de la mise sous pression afférente face aux supplications d'une société qui hurle à l'urgence climatique de tous bords, la FI se préoccupe désormais davantage de son image plus écoresponsable en visant notamment un bilan carbone neutre d'ici 2030 dans le cadre plus global d'un plan de développement durable qui se veut ambitieux (comme par ex. l'introduction de technologies hybrides et de carburants alternatifs ou de mesures de réduction des déchets). L'objet de l'indigestion nécessitant sa diète plus décarbonée mise « au vert » : sa goinfreterie en carburants fossiles et d'émission de CO₂, ses transports de lourdes cargaisons et sa logistique impressionnante (déplacements à forte émission de gaz à effet de serre de milliers de personnes et de tout l'attirail automobile aux quatre coins du globe pendant des mois), l'importance des déchets générés (pneus usagés, pièces automobiles jetées, déchets provenant du public avide de la gourmandise consumériste du show promis) ou encore une pollution qui atteint des scores atmosphériques. L'extravagance du spectacle et sa folie des grandeurs (foules qui s'amassent dans des villes déjà passablement saturées ou des campagnes dont les champs alentour abritent le grouillement de tentes de

centaines de spectateurs et spectatrices) font déborder une coupe déjà pleine. Certains crieront toutefois, à raison semble-t-il, au sophisme d'un capitalisme vert, à une équation impossiblement résolvable, à une dissonance inextricable d'un business intrinsèquement pollueur et par essence défavorablement corrélée à la durabilité environnementale. En ce sens, pris d'un sursaut culpabilisateur que certain·e·s prendront pour de la tartuferie, Sebastien Vettel, quadruple champion du monde, a annoncé prendre sa retraite à l'issue de la saison 2022 notamment pour mieux seoir avec ses convictions écologistes : « *There's questions I ask myself every day and I'm not a saint [...] It's my passion to drive a car [...] When I get out of the car, of course I'm thinking as well is this something that we should do, travel the world, wasting resources.* »¹⁵ Pour paraître moins disjonctif, il avait par ailleurs privilégié la voiture électrique au détriment des trajets en avion lors des GP en Europe.

Il est toutefois manifeste que la FI reste somme toute une aberration écologique en quête d'une rédemption moins profanatrice de notre circuit terrestre.

En fin de course, à bout de souffle ?

En définitive, on ne saurait comprendre pleinement ce sport extrême sans en connaître tant le contexte, les enjeux que les arcanes et les coulisses. À cet égard, si *Drive to survive* présente assurément toutes les caractéristiques d'un divertissement irréfragable, il n'en possède pas moins une significative plus-value sociologique qui le range alors du côté d'un *Game of Thrones* pour ce que l'une et l'autre de ces séries disent sur les individus et leurs aspirations, leurs obsessions, leurs plaisirs et soifs de pouvoir, mais aussi leurs excès et exorbitances. Ainsi, et là réside sans doute son intérêt, *Drive to survive* met en scène, comme de manière anticipée, une pratique dont on peut penser qu'elle sera tôt ou tard (et sans doute tôt plus tôt que tard) « à bout de souffle » ; condamnée par son mercantilisme outrancier, sa scénographie du pouvoir et de la domination, son entre-soi masculin et enfin pour ne rien dire de sa contestable nonchalance à l'attention des appels à la sobriété écologique.

Biographie : Sabine Jacot est chargée d'enseignement à l'Université de Neuchâtel et adjointe scientifique à la Haute École de santé de Fribourg. Sa thèse de doctorat et ses intérêts de recherche sont tournés vers les solidarités, le lien social, les politiques sociales et le bénévolat.

Notes

¹ Pour preuve, l'audience d'un Grand Prix en 2021 s'élevant en moyenne à 70,3 millions de fidèles, a représenté en audience TV cumulée, 1,55 milliard de téléspectateurs et téléspectatrices des courses en 2021. Par ailleurs, le dernier Grand Prix décisif de 2021, climax d'une saison hors norme, a enregistré une audience mondiale de 108,7 millions de téléspectateurs et téléspectatrices. BAILLEUL Alexandre, « La Formule 1 se réjouit des audiences TV mondiales de la saison 2021 », *Sport Buzz Business*, 17 février 2022, consulté le 13 février 2024, <https://www.sportbuzz-business.fr/la-formule-1-se-rejouit-des-audiences-tv-mondiales-de-la-saison-2021.html>

² Il en est le patron d'avril 2014 à janvier 2024.

³ GOFFMAN Erving, *The Presentation of Self in Everyday Life*, Garden City (New York), Doubleday, 1959.

⁴ COLEMAN Madeline, « F1 2022 Season Preview: the Teams, Dark Horses and Story Lines to Watch », *Sports Illustrated*, 2022, consulté le 25 février 2024, <https://www.si.com/racing/2022/03/16/formula-one-2022-season-preview-verstappen-hamilton-red-bull-mclaren>

⁵ Et particulièrement aux USA où il représente pour certain·e·s l'« *America's First Formula 1 Superstar* ». HINE Samuel, « Daniel Ricciardo Is America's First Formula 1 Superstar », *GQ Sports*, 18 février 2022, consulté le 25 février 2024, <https://www.gq.com/story/gq-hype-daniel-ricciardo>

⁶ Cf. saison 6, épisode 2 : « *La chute* », *Drive to Survive*.

⁷ Pour illustrations: un bref appel téléphonique fin 2023 à Gunther par exemple qui lui a valu d'être licencié de son poste de directeur de Haas F1 qu'il occupait depuis dix ans, le départ surprise en janvier 2021 de Cyril Abiteboul, ancien directeur de Renault F1, non intégré dans le plan stratégique « *Renaulution* », le licenciement de Otmar Szafnauer en juillet 2023 en pleine saison de la tête d'Alpine, la pression pour pousser vers la sortie Christian Horner de Red Bull suite à une enquête interne concernant des allégations d'une employée en février 2024 et pour le moment (mai 2024) toujours en place.

⁸ FRIEDBERG Erhard, *Le pouvoir et la règle*, Paris, Seuil, 1993.

⁹ ROUSSEAU Jean-Jacques, *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, Paris, Éditions Gallimard, 1969.

¹⁰ FRENCH John Robert Putnam Jr., RAVEN Bertram Herbert, « The Bases of Social Power », *Group Dynamics: Research and Theory*, 1959, pp. 607-623.

¹¹ Pour ces raisons, il a souhaité créer *The Hamilton Commission* en partenariat avec *The Royal Academy of Engineering*: « *Despite my success in the sport, the institutional barriers that have kept F1 highly exclusive persist. It is not enough to point to me, or to a single new black hire, as a meaningful example of progress. Thousands of people are employed across this industry and that group needs to be more representative of society.* » FORMULA 1, « Hamilton to Launch New Commission to Improve Diversity in Motorsport », *Formula 1*, 20 juin 2020, consulté le 24 avril 2024, <https://www.formula1.com/en/latest/article/hamilton-to-launch-new-commission-to-improve-diversity-in-motorsport.8DIl-zozQPvhJVszUuz4WN>

¹² BRITTON Alexander, « Hamilton Has Fought "Stigma of Racism Throughout My Racing Career" », *Irish Examiner*, 22 juin 2022, consulté le 24 avril 2024, <https://www.irishexaminer.com/sport/arid-31006570.html>

¹³ DARCY Oilly, « No Female Drivers in F1: "That's a Problem" », *GP Blog*, 15 août 2023, consulté le 24 avril 2024, <https://www.gpblog.com/en/news/231470/lewis-hamilton-soon-hopes-for-a-female-f1-driver.html>

¹⁴ Demi-point accordé seulement en raison du fait que le GP d'Espagne de 1975 a été interrompu avant les deux tiers de la distance totale de la course.

¹⁵ PINHONI Bruna, « Sebastian Vettel on Climate Change: "I'm Not a Saint" », *Future net zero*, 16 mai 2022, consulté le 24 avril 2024, <https://www.futurenetzero.com/2022/05/16/sebastian-vettel-on-climate-change-im-not-a-saint/>

ROBERT REDFORD, LE COW-BOY TAISEUX DU SKI ALPIN

À propos du film *La Descente infernale*

SVEN PAPAUX

La *Descente infernale* dans sa forme traduite, *The Downhill Racer* pour l'appellation originale, est peut-être l'un des films qui comptent pour le sport au cinéma, un art qui parvient timidement à capter l'essence du sport et ses codes. Pour apprivoiser le langage vernaculaire, le cinéaste Michael Ritchie¹ envoie Robert Redford dans la combinaison d'un virtuose de la vitesse qui est supposé-ment² la contraction de deux skieurs américains : Billy Kidd et Wladimir « Spider » Sabich.

L'ange blond du grand Hollywood enfile sa paire de skis et se retrouve comme tête d'affiche ici, sous les traits de David Chappellet. Le récit trace la trajectoire d'un athlète taiseux, mais elle révèle surtout la psychologie d'un sportif de haut niveau, le vide qu'engendre une pratique qui peut vous faire perdre la raison. Le film nourrit cette sensation, celle d'empoigner un récit qui ne traite pas du sport en lui-même mais bien de l'armure de l'athlète. Car le sport professionnel en général est plus que ça : s'acharner à répéter les mêmes gestes indéfiniment, rater encore et encore, se relever, parfois plier sans rompre, avant d'accéder à une gloire éphémère. La rançon de la gloire n'est pas une longue piste bleue ; il faut un état d'esprit différent, se chauff-

fer d'un autre bois pour s'asseoir à la table des meilleurs.

La plume de James Salter, dont la source principale est le roman d'Oakley Hall, *The Downhill Racers*³, publié en 1963, offre un matériau solide pour comprendre la psyché d'un skieur, tout comme l'environnement qui se constitue autour d'une star telle que David Chappellet. Il y a l'embrasement, la scansion bruyante des foules, propulsant un homme face au succès et son vertige, une rampe de lancement privilégiée pour façonner le culte de la personnalité.

Il est intéressant de relever que le choix d'incarner David Chappellet revêt à son poids symbolique dans la carrière de Robert Redford. Le comédien américain a trouvé à travers ce skieur à l'égoïsme épineux une performance qui lui permettait une transition, une porte de sortie après avoir embrassé la gloire dans le costume de Sundance Kid, dans *Butch Cassidy et le Kid*, l'un de ses plus grands succès. C'est un choix qui s'analyse comme un prolongement dans son parcours d'acteur. Redford, le cow-boy, devenu héros des neiges le temps d'un film, délaissant les armes et le chapeau pour les skis et le casque, arborant un leitmotiv de conquérant et de rebelle pour se parer d'or.

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.231

Marqué par cette rage de vaincre, le film se mue en une quête de perfection, mêlant éloge de tristesse et quasi-fétichisme de la réussite. Le film bascule dans un poème sur la solitude dessiné par ce besoin de s'arracher aux tribulations d'un monde qui n'est que distraction pour les champions en recherche d'apaisement. L'enfer, c'est les autres, rappelait Jean-Paul Sartre. Cette phrase est d'autant plus prégnante pour un sportif de premier plan. Et pour un virtuose des pentes, le brouhaha peut vous sortir de la trajectoire idéale.

Le ski est peut-être une discipline qui se prête parfaitement à la création d'un film et *La Descente infernale* en est l'illustration. L'individualisme de ce sport et son difficile apprentissage sont l'essence d'un récit qui pourrait inspirer beaucoup de cinéastes. Un exercice que Michael Ritchie réussit, il cerne et encapsule la difficile quête de gloire et de perfection.

Dans le sport professionnel, comme le souligne subtilement le film, les individus s'obligent à s'isoler, voire à développer une fibre sauvage. À travers le culte de la performance, ce sont des abîmes de brutalité qui s'ouvrent, qu'on pense insoupçonnés. Pourquoi ? La douleur est une motivation. Le basketteur Michael Jordan en parlait ainsi et l'utilisait pour s'élever face à l'adversité.

Le métrage s'emploie à coller au plus près de ce vide émotionnel pour mieux investir la tête du coureur. Ritchie impose au spectateur des séquences à la première personne, qui opère tel un bouillonnement d'émotions. Il love l'histoire dans cette blancheur purificatrice, avant de basculer sur les visages des différents skieurs.

C'est une histoire qui façonne la race des champions, qui flirte également avec l'incompréhension d'un champion. Au moment où David revient à Idaho Springs, dans le Colorado, un échange avec son père est symptomatique du vertige et de la déconnexion d'un athlète

avec les autres. David lui explique qu'il veut être champion olympique. Son père, joué par Walter Stroud, lui oppose un : « *Le monde en est plein.* »

Ritchie transmet cette aigreur et cette mélancolie qui règnent et grandissent dans la tête de Chappellet. Sa caméra expose une vérité, une trajectoire incertaine d'un crack du ski alpin et, plus intéressant, un reflet de la culture américaine, où l'individu doit triompher au-dessus de toute considération établie. En partant de cette grille de lecture, on peut y voir le destin de plusieurs étoiles déchues du sport américain. En premier lieu Lance Armstrong, dont l'histoire et le rôle dans le cyclisme mondial ont été comparés à ceux d'un malfrat braquant une banque⁴ – encore un cow-boy égaré dans le sport professionnel.

Le Far West du sport professionnel laisse échapper sa sauvagerie et la solitude qu'il en coûte. Des facteurs qui se conjuguent pour dessiner le personnage de David Chappellet, un outsider appelé à devenir champion, destiné à être un héros solitaire.

Gene Hackman, dans la peau d'Eugène Clair, excellent dans ce rôle d'entraîneur, lui envoie un « *You can win* ». Dans la tête de Chappellet, le « *can* » est presque superflu ; c'est « *You win* ». Des mots qui infusent dans l'esprit de l'athlète, qui compte sur son talent et sa motivation décuplée pour briller. Tout est millimétré, incarné dans un contexte qui flirte avec un rituel religieux. Pour Chappellet, la solitude est un état de conscience, une nécessité pour placer son nom en tête de liste. Mais la solitude fracture la cohésion d'équipe. Chappellet n'y arrive pas, laissant sa face de teigneux s'exprimer et créer des tensions auprès de ses coéquipiers. Et même s'il laisse ses skis dans un coin, il n'y arrive pas.

En témoigne sa liaison occasionnelle avec une jeune femme, interprétée par Camilla Sparv, qui lui fait les yeux doux. Mais David n'arrive pas à

aimer, à comprendre l'autre. Son destin est lié au ski alpin et l'amour ne pourra pas contre-carrer les plans. Il n'y a que David Chappellet et rien d'autre.

À force de courir, de chercher à arracher le précieux métal olympique, le personnage voit sa trajectoire dépasser la seule compétition de 1968 à Grenoble, et la question se pose de son avenir au-delà des Jeux olympiques.

Le film expose une réalité connue : le sport applique et impose aux différents sportifs un ego, une discipline de fer. David Chappellet glissera vers une posture, celle d'un homme coupé du monde, éreinté de voir les hôtels défiler mais concentré sur un seul objectif : les Jeux olympiques. Un champion en est là, obsédé par le résultat et piètre équipier au sein d'un collectif. David Chappellet collectionne ces traits, offrant l'un des meilleurs rôles de sa carrière à Robert Redford.

Biographie : Sven Papaux voit le jour en 1991 à Vevey. Très tôt dans sa formation, une blessure va le contraindre à délaisser son rêve de percer dans le monde du ski alpin. Il se tourne ensuite vers le journalisme culturel, couvrant de nombreux festivals de cinéma et collaborant avec différents médias. En août 2021, l'ancien sportif publie un premier roman aux Éditions Slatkine. *Au carrefour des intentions* retrace ses expériences dans le milieu du ski alpin et le passage délicat de l'adolescence à l'âge adulte. Il travaille actuellement pour le média *watson* et intervient sporadiquement lors de différents séminaires sur l'après-carrière pour les jeunes sportifs et sportives.

Notes

¹Michael Ritchie a remplacé Roman Polanski à la réalisation. Le producteur Robert Evans n'avait aucun metteur en scène pour tourner *Rosemary's Baby*. Le projet a atterri dans les mains de Polanski.

²Il n'a jamais été confirmé si le film fait référence uniquement à Sabich, comme beaucoup l'affirment.

³Le roman d'Oakley Hall n'a jamais bénéficié d'une traduction en français.

⁴Cette phrase est celle de Bob Hamman dans le film documentaire réalisé par Alex Holmes, *Stop at Nothing*.

L'HOMME PRESSÉ... À L'EXCÈS

À propos de l'ouvrage de Paul Morand, *L'Homme pressé*, paru en 1941

RAFAEL MATOS-WASEM

Quand le thème de la vitesse a été annoncé pour le numéro 3 de la revue *Les Sports Modernes*, j'ai tout de suite songé à *L'Homme pressé* de Paul Morand (1941), auteur « [possédant] un goût prononcé pour le sport, la vitesse, les voyages »¹, mais en même temps perclus de contradictions, « ambigu et controversé »². En tant qu'historien du tourisme, j'avais déjà eu l'occasion de lire certains de ses textes dévolus au voyage ; c'était donc l'occasion rêvée de me plonger dans la lecture de cet opus. Ceci dans le but d'analyser de quelle manière Morand aborde la vitesse, phénomène dont je prends souvent le contre-pied, par exemple dans le tourisme à travers la notion de « *slow tourism* ». Sans trop divulguer mes propos, je m'attendais à lire un manifeste sans ambages en faveur de la vitesse et de l'accélération, mais il n'en est finalement rien. À bas les idées préconçues.

Avant de nous plonger dans cette œuvre de Paul Morand, ébauchons rapidement la vie de cet éblouissant écrivain diplomate à la réputation sulfureuse, qui s'avère somme toute d'une grande complexité. Il naît à Paris en 1888 au sein d'une famille aisée et cultivée. Après avoir publié des poèmes en 1919, Morand débute deux ans plus tard dans le genre de la nouvelle, et après ses œuvres suivantes il est dépeint comme « *chroniqueur des années folles et*

chantre de la vie moderne »³. Ses nombreux voyages qui le conduisent aux quatre vents, mais sans jamais s'y attarder, lui fournissent matière pour produire des textes remarquables dans ce style « *rapide, nerveux, sec* »⁴ qui le distingue. Céline dira que Paul Morand a été le premier à avoir fait jizzer la langue française⁵, notamment dans ses recueils de nouvelles. « *Brillant et séducteur* », Morand est le véritable « *dandy littéraire des années 1930* »⁶. Il choisit de rentrer de Londres, « où il dirigeait depuis 1939 la mission française de guerre économique »⁷, en juillet 1940, pour rejoindre Vichy le 1^{er} août afin de prêter allégeance au maréchal Pétain, à Pierre Laval et au régime de Vichy au lieu d'intégrer la résistance gaullienne⁸. Malgré l'abjecte rafle du Vélodrome d'Hiver des 16-17 juillet 1942, il n'hésite pas à solliciter de l'État français de Vichy un poste de diplomate et, en août-septembre 1943, à se faire nommer ambassadeur de France à Bucarest, notamment pour sauvegarder les intérêts économiques de sa femme, Hélène Soutzo, une princesse roumaine d'origine grecque qu'il avait épousée en 1927. À la suite de l'avancée des troupes soviétiques, il quitte précipitamment le pays avec force objets d'art et accepte le poste d'ambassadeur à Berne qu'il n'occupe finalement que peu de mois (juillet-septembre 1944) jusqu'à la Libération ; il est révoqué par De Gaulle. Ce dernier dira,

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.235

rapporté par Alain Peyrefitte, que Morand « [...] était victime des richesses de sa femme »⁹. À la Libération, ses choix politiques passés – dictés surtout par égoïsme, opportunisme politique, désinvolture et une marquée absence de qualités humaines – conduisent à son ostracisme. Dans une sorte d'auto-exil, Morand choisit de se faire discret et de rester en Suisse, où il poursuit son œuvre littéraire, avec cependant de fréquents allers-retours à Paris une fois terminé son exil officiel de dix ans, sans oublier ses longs séjours à Tanger et ses innombrables autres voyages. Après un séjour à Montreux, il décide en 1948 de s'installer au Château de L'Aile, à Vevey, où il demeure jusqu'à sa mort, survenue à Paris en juillet 1976. Morand est peu à peu tiré d'un certain oubli et réhabilité, du moins sur le plan littéraire, grâce notamment au groupe des « Hussards » (Antoine Blondin, Roger Nimier...), ce qui lui permettra finalement d'atteindre en 1968 le Graal qu'il convoitait tant, à savoir d'être reçu à l'Académie française, et ce en dépit de l'opposition initiale de De Gaulle¹⁰. Les principales œuvres de ce « mélancolique cynique », pour reprendre le qualificatif de Jean d'Ormesson, sont toujours lues, rééditées (à la Pléiade, dans la collection Bouquins...), commentées et analysées, comme ici, car il demeure résolument moderne sur bien des points.

L'Homme pressé a eu du succès dès le départ et est sans conteste la plus connue de la centaine d'œuvres que Paul Morand a écrites au cours de ses quelque soixante ans d'écriture abordant tous les genres littéraires (romans, essais, chroniques, nouvelles, portraits de villes), d'autant plus qu'elle a bien vieilli¹¹. Publiée par Gallimard en 1941, en pleine Seconde Guerre mondiale, l'écriture de cet opus passablement autobiographique s'est étalée de novembre 1940 à mars 1941, comme l'indique l'auteur à la fin du texte, mais il ne fait guère de doute que Morand l'avait en tête bien avant. *L'Homme pressé* avait par ailleurs d'abord été publié « en feuilleton à l'été 1941

dans *La Gerbe*, la revue collaborationniste d'Alphonse de Châteaubriant »¹². N'oublions pas que Morand venait de prêter allégeance au régime de Vichy. Plaisant à lire, d'une plume alerte et avec un indéniable suspense, le texte laisse transparaître çà et là de troublants propos racistes, antisémites et homophobes, voire, mais à mes yeux d'une façon plus ambivalente, misogynes. Il est permis de se poser la question s'il est légitime ou non de distinguer une œuvre de son auteur. Ce qui revient *in fine* à se demander si l'on peut être « [...] un écrivain de talent et un parfait salopard ? »¹³, en l'occurrence collaborationniste, comme l'ont également été, pour ne citer qu'eux, Drieu la Rochelle et Louis-Ferdinand Céline. Ce dernier, auteur du génial *Voyage au bout de la nuit*, a également écrit les infâmes *Bagatelles pour un Massacre* ou *Les Beaux Draps*. Morand est hélas de ceux-là. Son génial *L'Homme pressé* ne côtoie-t-il pas des textes détestables comme peuvent l'être *Magie noire* (1928), *France la Douce* (1934) et son *Journal de guerre* (tenu jusqu'en 1943) ?

Pour revenir au roman même, il tourne autour du personnage central de Pierre Niox¹⁴, âgé de trente-cinq ans, l'homme pressé¹⁵, mais antiquaire de son état, ce qui en fait un oxymore¹⁶. À une époque où tout se popularise et se vulgarise, la vitesse constitue pour lui un moyen de sortir du lot. Niox cherche à être quelque part avant les autres¹⁷. De plus, abhorrant perdre du temps, ce double de Paul Morand est impatient et fait montre de précipitation en voulant aller vite dans tout ce qu'il entreprend. Ses décisions d'achat sont prises sur un coup de tête, par exemple quand il décide d'acquérir le Vieux Mas, dans le Midi, bien immobilier qui joue un rôle important dans l'intrigue. Une fois qu'il a obtenu ce qu'il cherche, il se lasse derechef. Fébrile, Pierre Noix ne tient pas en place et ne prête guère attention aux personnes avec qui il a affaire¹⁸. Du coup, ses proches et même son chat¹⁹ finissent par se détourner de lui ; Placide, son associé, Chantepie, son

domestique, et même sa propre femme, l'indolente et nonchalante Hedwige Boisrosé, issue qu'elle était d'une famille béké, qui ne tient « aucun compte de l'écoulement des heures »²⁰. Niox avait épousé cette dernière sur le tard et croyait que l'amour allait pouvoir ralentir son quotidien et le guérir de tous ses maux. Dans ce sens, Niox avait promis à son épouse de changer, mais il s'en est avéré incapable²¹. Las, la cure n'est donc que de courte durée, et ses travers reprennent rapidement le dessus. Hedwige a juste le temps de tomber enceinte lors de la seule nuit de noces, un véritable échec sexuel découlant de la gaucherie de Niox²². Ce dernier, qui voit la mort frapper à sa porte²³ après une alerte cardiaque dans un avion survolant New York, ce qui se révèle piquant pour quelqu'un manquant de cœur, décide de ne pas aller découvrir à la clinique sa fille qui vient de naître et rentre chez lui, esseulé. « Vaincu, il laissait tomber ses armes »²⁴. Sa mort, à venir, signera sa fin, autrement dit son immobilité totale, soit tout le contraire de la vie qui est mouvement²⁵. « L'homme pressé était arrivé au pied de l'éternité. »²⁶

Le roman est divisé en deux parties aux titres évocateurs. Dans la première, « *Un train d'enfer* », sont abordées l'attirance pour la vitesse que manifeste Pierre Niox, et l'impatience qu'il éprouve à l'égard de tous ses congénères : « *Je galope dans un monde qui trottine.* » Vers la fin de cette première partie Niox s'éprend d'Hedwige. Dans la seconde moitié du roman, « *Le prix du temps* », qui débute avec le mariage de Niox et d'Hedwige, expédié en une seule phrase, notre héros, ou même héraut, réalise qu'il ne peut changer et qu'il a fait fausse route sa vie durant. Plus qu'un état névrotique, son goût pour la vitesse constitue même une véritable maladie mentale²⁷; « *Serais-je un monstre ?* », se dit-il²⁸. L'idée de la vitesse comme valeur suprême finit par s'éroder et se fissurer.

L'Homme pressé est un véritable « roman de la vitesse »²⁹. Il est tout d'abord parsemé de réflexions autour de la vitesse en elle-même.

Pierre Niox s'aperçoit que la célérité modifie notre appréhension du monde et qu'elle amoindrit la perception des choses. « *La vitesse tue la forme* »³⁰ et la grande vitesse pourrait conduire *in fine* à l'abolition complète des distances³¹, de l'espace et du temps³². En survolant New York et ses alentours au coucher du soleil, à une certaine vitesse et depuis une altitude conséquente, l'on ne voyait plus qu'une masse forestière informe ou à la rigueur un Arbre sans pouvoir distinguer les arbres individuels ou les essences composant un massif forestier³³. Niox émet à ce moment-là des réflexions séduisantes au sujet de la vitesse, dont : « [P]lus je file, plus les choses paraissent s'immobiliser », autrement dit « *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.* »³⁴ Dans ce roman, l'on établit le lien entre la vitesse et diverses autres manifestations, à l'instar de l'argent. « *Gagner du temps* », en étant plus efficace dans son travail, dans ses déplacements, voire dans ses gestes, permet d'engranger davantage de richesses. Le lien est également tissé entre le développement des moyens techniques, que ce soit de transport (le train, l'avion et bien sûr l'automobile, omniprésente dans ce roman) ou de communication (le télégraphe, le téléphone), et l'accroissement de la vitesse, en d'autres termes l'accélération. Le sport n'est pas en reste³⁵, notamment à travers l'épisode du commodore Swift (rapide en français) qui doit attendre le moment idoine, et donc rester immobile et s'armer de patience, pour tenter de battre son propre record du monde de vitesse au sol, soit 882 km/h³⁶, à l'aide de son bolide « Coup de feu » en forme de poire.

Les choses se passent autrement quand il est question de la vie dans ses différentes déclinaisons. La vie et la biologie ont un rythme autre. Dans le roman de Morand dont il est question ici, tout comme dans son essai « De la vitesse » (1929)³⁷, il est affirmé que la nature, quand elle veut bien faire les choses, travaille lentement³⁸,

ce qui va à l'encontre de la volonté de domination de la nature qu'exprime Niox³⁹. Ce dernier ne propose-t-il pas à Hedwige de provoquer l'accouchement à sept mois en prétextant que l'enfant à naître serait déjà viable ?⁴⁰ Cette manifeste impatience est de trop aux yeux de sa femme, qui décide alors de quitter le domicile conjugal. Niox voudrait également se passer de sommeil⁴¹, tout comme accélérer la cadence dans ses jardinières à grand renfort de variétés à croissance rapide, d'engrais et autres composés chimiques. C'est digne du transhumanisme actuel.

Tout comme la nature, l'amour a une temporalité différente et requiert lui aussi temps, soin et patience, comme Pierre Niox l'apprend à ses dépens. Après lecture attentive du roman, l'on peut même affirmer que Morand ébauche une opposition certaine entre les genres, entre le principe masculin et son contraire, le principe féminin. L'homme, représenté par Niox, l'« homme électrique »⁴², est adepte de la vitesse, de la mécanique, de l'artifice et de l'argent, tandis que la femme, évoquée par Hedwige, a pour valeur cardinale la vie⁴³, ce qui exige de la protéger des dangers découlant de la vitesse. La lenteur est sa devise.

Conclusion

L'on peut affirmer, sans se tromper, que la vitesse et l'accélération figurent parmi les thèmes de prédilection qu'aborde Paul Morand dans certains de ses textes. Que ce soit dans *L'Homme pressé* (1941) ou dans plusieurs de ses écrits antérieurs, tels que dans l'essai « De la vitesse » (1929) ou encore dans le recueil *Éloge du repos* (1937)⁴⁴. D'autre part, il est indéniable que la vitesse a aussi impacté son style d'écriture, devenu plus « télégraphique »⁴⁵ et « impressionniste »⁴⁶. Morand n'est cependant pas l'inventeur de la « vitesse en littérature »⁴⁷, ni même le premier « bon écrivain français qui utilise la voiture presque comme un personnage »⁴⁸. Le mérite en revient à l'écrivain, journaliste et critique d'art

Octave Mirbeau (1848-1917), auteur de l'inclassable récit *La 628-E8*⁴⁹. Parue en 1907 chez Fasquelle, cette œuvre est dédiée au constructeur de l'automobile « Charron 628-E8 », Fernand Charron. Ce texte constitue un « hymne à l'automobile, qui est le personnage principal du récit », tout comme un hymne à la paix, d'autant plus que « l'automobile rapproche les peuples »⁵⁰. L'écrit de Mirbeau, auteur que Morand a par ailleurs « lu et admiré [...] dans sa jeunesse »⁵¹, devance de deux ans le célèbre *Manifeste du futurisme* de Filippo Tommaso Marinetti et constitue, « dans une certaine mesure, [...] une préfiguration du futurisme »⁵². Le manifeste de Marinetti est publié, le 5 février 1909, dans la *Gazzetta dell'Emilia*, et à peine deux semaines plus tard dans *Le Figaro*. La vitesse est glorifiée dans la quatrième des onze affirmations du manifeste, au sein de laquelle l'automobile figure en tant que « symbole agressif de [ce] mouvement »⁵³. Notons au passage qu'en 1913 Guillaume Apollinaire s'en est pris au manifeste de Marinetti par le biais de son contre-manifeste satyrique *L'Antitradition futuriste*.

En revenant à Paul Morand, sa pensée concernant la vitesse peut à première vue paraître émaillée de paradoxes. L'on note cependant une évolution au fil du temps. Si dans certains de ses premiers écrits, ainsi que dans son propre comportement, dont son goût immodéré pour l'automobile, la vitesse est exaltée, dans ses textes ultérieurs, Morand tempère son enthousiasme et nous met même en garde. Dans son essai « De la vitesse » (1929) n'affirme-t-il pas que « la vitesse n'est pas forcément un progrès » et « pas qu'un mieux dans l'existence » ? Il va jusqu'à suggérer de nous « en méfier », car « il n'y a pas de doute que la vitesse c'est la casse »⁵⁴. Cet essai se conclut avec la phrase que voici : « Aïmons la vitesse, qui est le merveilleux moderne, mais vérifions toujours nos freins. »⁵⁵ Les propos de Morand sont d'une actualité brûlante, par exemple quand il affirme que les moyens de communication et les réseaux

conduisent à une vitesse accrue. Songeons à internet... Ou quand il nous rappelle que les machines ont été inventées pour nous épargner le travail fastidieux. Or on ne profite pas du temps de loisir dégagé, ce qui en fait à ses yeux une des principales erreurs de la

vie moderne. L'on ne fait en fait que travailler davantage, ce qui conduit inévitablement à une production superflue⁵⁶. Notre société actuelle manque hélas trop souvent d'un tel recul critique vis-à-vis de la vitesse et de son dérivé, la croissance.

Biographie: Rafael Matos-Wasem, géographe, a été professeur de tourisme et de durabilité à la Haute École de gestion de la HES-SO Valais-Wallis. Il est à présent chercheur associé au sein de l'Équipe interdisciplinaire de recherches sur le tourisme (EIREST) à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, et enseignant en tourisme et transition écologique à l'Université Paris Saclay. Il s'intéresse aussi à l'histoire économique, ainsi qu'à certains phénomènes sociaux tels que la mondialisation, la vitesse et le *slow*.

Notes

¹ DUBOSSON Fabien, « Un homme qui tombe : Paul Morand », Bibliothèque nationale suisse, 2017, <https://www.nb.admin.ch/snl/fr/home/portrait/als/points-de-vue/points-de-vue-2017/un-homme-qui-tombe---paul-morand.html> (page consultée le 31 mai 2024).

² VIET Nadia, « Paul Morand, écrivain controversé », France Inter, le 13 septembre 2018, <https://www.radiofrance.fr/franceinter/paul-morand-ecrivain-controverse-6142114> (page consultée le 5 juin 2024).

³ DUBOSSON Fabien, « Un homme qui tombe... ».

⁴ DUBOSSON Fabien, « Un homme qui tombe... ».

⁵ VIET Nadia, « Paul Morand... ».

⁶ FRANCE INTER, « Paul Morand, l'homme pressé au service de Pétain (avec Pierre Assouline) », *Autant en emporte l'histoire*, le 16 septembre 2018, <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/autant-en-emporte-l-histoire/paul-morand-l-homme-presse-au-service-de-petain-8344766> (page consultée le 5 juin 2024).

⁷ GIROUD Vincent, « Morand et la Collaboration », Contreligne, le 7 novembre 2021, <https://www.contreligne.eu/2021/11/morand-et-la-collaboration/> (page consultée le 5 juin 2024).

⁸ FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé* ou la vitesse freinée par le pétainisme ; Paul Morand : Le livre *L'Homme pressé* », *Personnages en personne*, le 15 novembre 2020, Charles Dantzig avec l'écrivaine Pauline Dreyfus, podcast de 27'51", <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/personnages-en-personne/l-homme-presse-ou-la-vitesse-freinee-par-le-petainisme-9120533> (page consultée le 5 juin 2024).

⁹ WIKIPÉDIA, « Paul Morand », https://fr.wikipedia.org/wiki/Paul_Morand (page consultée le 1^{er} juin 2024).

¹⁰ DUBOSSON Fabien, « Morand, Paul : Collection Paul Morand », Bibliothèque nationale suisse, 2016, <https://ead.nb.admin.ch/html/morand.html> (page consultée le 3 juin 2024).

- ¹¹ Preuve en est l'adaptation cinématographique dont le roman a fait l'objet en 1977 (*L'Homme pressé*, réalisé par Édouard Molinaro, avec Alain Delon et Mireille Darc), qui tout en modifiant l'intrigue respecte le fond, sans oublier le téléfilm éponyme datant de 2005 (réalisé par Sébastien Grall, avec Anthony Delon).
- ¹² GIROUD Vincent, « Morand et la Collaboration... ». L'apolitique Colette avait elle-même publié dans cette revue, mais pour des raisons de survie matérielle.
- ¹³ FRANCE INTER, « Paul Morand... ».
- ¹⁴ Niox est peut-être la contraction entre oxygène et nuit. FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* ».
- ¹⁵ « [Niox] vivait l'œil au poignet. [...] Cet homme si affranchi était crucifié sur deux aiguilles » et « je ne peux pas vivre sans montre » (MORAND Paul, *L'Homme pressé*, Paris, Gallimard, 1941 [2022], pp. 65 et 238).
- ¹⁶ FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* ».
- ¹⁷ FRANCE CULTURE, « Le roman de la vitesse, de Paul Morand à Françoise Sagan », *Les chemins de la philosophie*, série « À toute vitesse, 4/4 », par Géraldine Mosna-Savoie, avec Marie Gil, podcast de 49', le 1^{er} mai 2014, <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-chemins-de-la-philosophie/a-toute-vitesse-4-4-le-roman-de-la-vitesse-de-paul-morand-a-francoise-sagan-7554976>
- ¹⁸ Paul Morand passait lui aussi à côté des gens, aimait chiner et a possédé pendant une quinzaine d'années une maison dans le Midi (FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* »).
- ¹⁹ « Un jour le chat n'en voulut plus. Il sortit par le balcon et s'envola » (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 65).
- ²⁰ MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 71.
- ²¹ FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* ».
- ²² FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* ».
- ²³ « Je suis condamné » (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 264).
- ²⁴ MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 270.
- ²⁵ Paul Morand a également développé cette idée dans son essai « De la vitesse » (Paris, Éditions Kra, 1929) : « [P]uisque la mort c'est l'immobilité, le mouvement c'est la vie » (p. 363).
- ²⁶ MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 274.
- ²⁷ FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* » ; NOVAKOVIĆ Jelena, « La vitesse dans La 628-E8 de Mirbeau et *L'Homme pressé* de Paul Morand », in : REVERZY Éléonore, DUCREY Guy (dir.), *L'Europe en automobile*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2009, pp. 255-267, <https://books.openedition.org/pus/2304>.
- ²⁸ MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 102.
- ²⁹ FRANCE CULTURE, « Le roman de la vitesse... ».
- ³⁰ MORAND Paul, « De la vitesse »..., p. 370.
- ³¹ NOVAKOVIĆ Jelena, « La vitesse... ».
- ³² FRANCE CULTURE, « Le roman de la vitesse... ».
- ³³ MORAND Paul, « De la vitesse »..., p. 118.
- ³⁴ MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 250.
- ³⁵ Niox et Hedwige jouaient ensemble au tennis et une fois déclarée la grossesse d'Hedwige, Niox s'est décidé d'aller nager tous les matins à la piscine (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 213).
- ³⁶ Il faut attendre 1964-1965 pour atteindre une telle vitesse (WIKIPÉDIA, « Record de vitesse terrestre », https://fr.wikipedia.org/wiki/Record_de_vitesse_terrestre [page consultée le 9 juin 2024]).
- ³⁷ « Un essai – De la vitesse », paru en 1929 aux éditions Kra, est repris dans le recueil *Papiers d'identité* (1931, Grasset). Traduit presque simultanément en anglais dans le numéro d'avril 1929 de *Vanity Fair*, sous le titre « Speed – the new vice », au sous-titre évocateur : « *In Which Is Advocated a General Rebellion Against Haste, the Tyrant of Modern Life* ». Cet essai a été repris, en 2019, dans *Paul Morand. Bains de mer, bains de rêve et autres voyages*, Robert Laffont, collection Bouquins.
- ³⁸ Un exemple est cité dans son recueil *Éloge du repos* (1937 [1992]) : « *La nature, elle, quand elle œuvre bien, œuvre lentement ; il lui faut un jour pour faire une larve, mais vingt ans pour faire un homme* » (p. 117). Publié une première fois en 1937 chez Flammarion sous le titre *Apprendre à se reposer*, dans le sillage de l'adoption, en 1936, de la loi sur les congés payés édictée par le gouvernement du Front populaire. Ces phrases figuraient déjà dans son essai « De la vitesse » paru en 1929 (p. 366).
- ³⁹ « *Il faut dompter la nature* » (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 191).
- ⁴⁰ « *Quelle stupide invention que la grossesse!* » pour Niox (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 221).
- ⁴¹ « *Le sommeil est injustifiable* » (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 25).
- ⁴² MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 138.
- ⁴³ Pendant sa grossesse, « [Hedwige] *collaborait de toutes ses forces avec la nature* » (MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 229).
- ⁴⁴ MORAND Paul, *Éloge du repos*, Paris, Arléa, 1937 [1992].
- ⁴⁵ MORAND Paul, « De la vitesse »...
- ⁴⁶ FRANCE CULTURE, « Le roman de la vitesse... ».
- ⁴⁷ FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* ».
- ⁴⁸ FRANCE CULTURE, « *L'Homme pressé...* ».
- ⁴⁹ WIKIPÉDIA, « Octave Mirbeau », https://fr.wikipedia.org/wiki/Octave_Mirbeau (page consultée le 7 juin 2024).
- ⁵⁰ WIKIPÉDIA, « La 628-E8 », https://fr.wikipedia.org/wiki/La_628-E8 (page consultée le 7 juin 2024).
- ⁵¹ NOVAKOVIĆ Jelena, « La vitesse... ».
- ⁵² NOVAKOVIĆ Jelena, « La vitesse... ».

⁵³ WIKIPÉDIA, « Manifeste du futurisme », https://fr.wikipedia.org/wiki/Manifeste_du_futurisme (page consultée le 5 juin 2024).

⁵⁴ MORAND Paul, *L'Homme pressé...*, p. 206.

⁵⁵ MORAND Paul, « De la vitesse... », p. 374.

⁵⁶ MORAND Paul, « De la vitesse... ». Ainsi, « [i] nous faut un jouet neuf tous les jours et nous sommes constamment tenus en haleine par les inventeurs qui nous créent des besoins ridicules » (MORAND Paul, *Éloge du repos...*, p. 28). « *La vitesse engendre la surproduction* » (MORAND Paul, « De la vitesse... », p. 362).

BUGATTI QUEEN

Review of SEYMOUR Miranda, *The Bugatti Queen: In Search of a Motor-Racing Legend*, New York, Random House, 2004

LINDSAY SARAH KRASNOFF

Speed is an apt word in numerous ways to describe Miranda Seymour's 2004 biography *The Bugatti Queen: In Search of a Motor-Racing Legend*. It describes the nature of the sport under scrutiny and the dangerous auto racing circuits of the first half of the twentieth century. It is an apt adjective for the pace at which the subject, Hélène « Hellé Nice » Delangle, one of the first female celebrity race car drivers, lived a life fuelled by adrenaline that crashed, burned and was resurrected several times. Speed is also the right term for how quickly readers become invested in Delangle, hooked as tension mounts towards one of the book's biggest questions: in a sport notorious for setting records and honouring « firsts », why was one of auto racing's pioneering, record-breaking stars so forgotten by history?

This gripping question, which teases whether Delangle's wartime record in the Occupied France of the 1940s might provide answers, is a compelling narrative device, the luxury of which most history titles lack. As a result, *The Bugatti Queen* reads more like fiction: despite being deeply researched, it lacks the extensive documentation that accompanies more traditional biographies written by historians.

From Delangle's birth in December 1900 through the Great War years, *The Bugatti*

Queen's warm-up laps were set in her hometown of Aunay-sous-Auneau, a small village near Chartres, France. There, Seymour constructs the foundations of her protagonist's character: how, as the middle child of the town's postmaster, Hélène was always athletic, and a strong learner who developed lifelong passions for reading, poetry, drawing, singing. She also honed a strong attention to detail, which was later put to use as she sketched out detailed maps of her race courses. By the end of the war, Delangle moved to Paris, where she worked as a model, then gained traction in the city's music hall industry. Reportedly a natural performer, Delangle created a first career as a dancer; by the late 1920s, she had attracted critical acclaim for her work, and she began to use the stage name Hellé Nice.

At the same time, Hélène began to fuel her passion for auto racing and the addiction to adrenaline rushes that the sport provided. Her athleticism, long hewn by alpine skiing, hiking and mountaineering, served her well behind the wheel, as did her courage to push race cars, and herself, to the limit. In December 1929, she set new speed records for female racers at the Montlhéry racetrack, a high of 197,7 km/hr and an average of 194 km/hr as she nearly broke

the 200 km/hr mark. And, of course, she did it all in a Bugatti, a partnership that helped put both company and racer on the path to greater renown.

Hellé Nice crafted a second career as a race car driver. She gained celebrity thanks to her quick reflexes and driving abilities, as well as an understanding of marketing honed during her stage career, when the reported beauty posed for advertisements in and around the auto circuits. She also fought continuously for the chance to race against male competitors on an equal footing, not just in female-only races. Nice's racing took her from the racetracks of France and Europe to North Africa, North America and Brazil; however, a near-fatal racing crash in Sao Paulo in 1936 forced her into a career timeout, one that seemed slated to rev up again in the immediate post-war era but came to a screeching halt in January 1949. She never raced again, seeing out a long denouement in increasing obscurity and poverty until her death in 1984.

Seymour is well practised in the mechanics of biography, which shines through clearly in the ease of the narrative's flow. It keeps ample pace, navigating around the curves and straights mapped out by her subject. The attention to detail, bringing the story to life in colour as much as possible given the historical evidence at hand, adds a voyeuristic quality. That Seymour was able to use so many photographs and press clippings and so much personal correspondence about the protagonist enables her to do so, although sometimes the descriptions are a bit flowery or overly constructed. Yet, while there is some contextualisation, readers without a strong foundation in the history of twentieth century France may not be able to appreciate the uniqueness of Hellé Nice and the socio-cultural, and sporting, conventions that she sliced her path through.

For example, physical culture for French women is an important background in the larger story but is conspicuously missing from *The Bugatti*

Queen. Ideals about female beauty, including its corporal attributes, shaped conventions, as Mary Lynn Stewart's *For Health and Beauty: Physical Culture for Frenchwomen* details, and this extended to elite and opinion-makers' attitudes about what sports women should and should not engage in. Activities that strengthened the body for childrearing while maintaining «feminine» silhouettes were in fashion, from calisthenics and swimming to basketball and tennis; dancing was part of this - but motor racing was not. Moreover, the French sporting landscape of the 1920s and 1930s was a masculine one, as Richard Holt's work argues. Although pioneers such as Alice Milliat forged pathways for women to play and compete in more «masculine» sports such as football, it was an uphill battle. Some of this background would put into greater relief Hellé Nice's efforts to race against men, and to do so on more equal footing.

Another area where a stronger infusion of the historical context would go a long way is in better situating the labour issues of the era. While the Bugatti family and factory are a constant presence throughout *The Bugatti Queen*, little mention is made of how the labour strike of 1930s France marked both politics and daily life. While Nice operated in the more rarified area of celebrity, surely such issues impacted the capabilities of Bugatti, not to mention other manufacturers. Seymour does bring in some of the geopolitical context, particularly as it relates to Nice's career, and likely paramours, in fascist Italy and Germany. Yet, that high-level approach feels shortsighted when the real calibration of what Hellé Nice achieved is at the socio-cultural level.

Seymour does delineate well between known facts and potential conjecture. Such tactics are crucial in the book's latter chapters pertaining to Hellé Nice's life and choices during the Second World War and its immediate aftermath. While there are some facts, there is much that remains unknown, and Seymour's ability to tease out the menu of possibilities is well executed without weighing in without conclusive evidence.

In the end, *The Bugatti Queen* is an engaging read that delves deeply into what life as one of the world's first female auto racing celebrities was like. It is not the definitive tome on female

race car drivers of the era, or of motor racing, but it provides a snapshot of that scene through one life lived at high *vitesse*.

Biography: Dr Lindsay Sarah Krasnoff is a historian specialising in twentieth-century French sports. Author of *Basketball Empire: France and the Making of a Global NBA and WNBA* (Bloomsbury, 2023), *Views From the Embassy: The Role of the U.S. Diplomatic Community in France, 1914* (U.S. Department of State, 2014), and *The Making of Les Bleus: Sport in France, 1958–2010* (Lexington Books, 2013), her work on global sports has appeared in outlets like *TIME*, CNN International, *The Athletic*, *The Washington Post* and *The New Yorker*. Outside her consulting practice, she directs the FranceAndUS project and is an Adjunct Instructor at New York University's Tisch Institute for Global Sport.

LA VITESSE DANS TOUS SES ÉTATS

COHER Sylvain, *Vaincre à Rome*, roman, Paris, Actes Sud, 2019

POULAIN Hervé, *La vitesse immobile selon Erró. Le Roman d'un chef-d'œuvre*.
Paris, HD ateliers Henry Dougier, 2023

VIDAL Laurent, *Les hommes lents. Résister à la modernité, XV^e-XX^e siècles*.
Paris, Flammarion, 2022

LAURENT TISSOT

Trois petits livres qui traitent tous, d'une façon ou d'une autre, de la vitesse. Un roman (Coher), une enquête (Poulain) et une étude historique (Vidal) tissent des fils qui ne cessent de se croiser et s'entrecroiser pour saisir le « aller vite » dans toutes ses dimensions et contradictions.

Avec Sylvain Coher, « aller vite », c'est gagner, c'est aller plus vite que les autres, c'est Abebe Bikila qui s'offre à pieds nus le marathon des Jeux olympiques de Rome le 10 septembre 1960 en 2h 15' 16'' 2'''. Le propos est apparemment simple : comment le soldat éthiopien a-t-il ressenti ces 42,195 km dans sa chair, son esprit, sa tête ? Comment vit-il ces moments, du départ à l'arrivée, au fur et à mesure que la route monte ou descend, que le sol est dur ou mou, bouillant ou rugueux, au fur et à mesure aussi que ses adversaires sont de moins en moins nombreux à ses côtés jusqu'à ce qu'il se retrouve seul. Il est aussi stimulé par la revanche que ses jambes portent en elles pour montrer plus de vingt

ans après la prise d'Addis-Abeba par Mussolini que la décolonisation n'est pas une chimère et que l'on peut vaincre avec ses jambes et non avec des fusils. Sylvain Coher nous fait entendre la Petite Voix qui ne cesse d'insuffler à Abebe durant toute la course « *Cours ! cours !* » Vainqueur, il le sera parce qu'il sera le plus rapide, mais il ne pense pas une minute qu'il ne le sera pas. C'est un très beau petit livre écrit avec beaucoup de finesse où la vitesse est conçue comme une victoire sur soi-même, mais où elle est faite de stratégie. Aller plus vite c'est aussi savoir quand aller plus vite : « *Je maintiens le rythme qui me prépare au sprint avec une poignée de secondes sensiblement plus lentes suivies d'une poignée sensiblement plus rapide. C'est bien suffisant. L'alternance est la clé de la réussite...* » (pp. 113-114).

Commissaire-priseur, pilote de course (onze participations aux 24 Heures du Mans), spécialiste d'histoire de l'art, Hervé Poulain narre l'enquête menée par le commissaire divisionnaire Paul Vinléron pour retrouver

DOI: 10.33055/SPORTSMODERNES.2025.001.01.247

un tableau disparu du peintre islandais Erró. Peint en 1969, le tableau en question porte le titre *Carscape* et représente un amas de voitures américaines neuves, comme dans un cimetière, entassées les unes contre les autres sans échappatoire. Un historien de l'automobile a réussi à identifier deux cent dix-neuf modèles sur environ quatre cents voitures peintes. L'effet est saisissant. Au travers de l'enquête du commissaire Vinléron, Hervé Poulain s'emploie à analyser le tableau en tentant d'en comprendre les signifiés. Une interview du peintre est notamment retranscrite. Fin d'un monde voué à l'automobile et par là même de la vitesse rendue immobile par l'entassement des véhicules ? Suprême dérision d'une civilisation rendue impuissante par ce qui a fait sa force ? Erró semble le laisser entendre mais n'en dit pas beaucoup sur ses réelles intentions. Mais sa réflexion sur la fin de la vitesse et la façon dont il l'a représentée reste d'une incroyable puissance.

Laurent Vidal est professeur à l'Université de La Rochelle et spécialiste du Brésil. Son ouvrage, fruit d'une longue étude, s'interroge sur le sens d'une histoire des rythmes sociaux tout en défendant l'idée que « *la force est du côté des lents* » phrase qu'il reprend du géographe brésilien Milton Santos. Adeptes d'une histoire longue, il décortique la notion de lenteur et son interprétation dans les sociétés, soit son utilisation pour dénoncer la paresse des populations indiennes en Amérique, des Noirs et des colonisés puis son instrumentalisation pour glorifier les révolutions industrielles qui se fondent sur la vitesse. Il n'est pas étonnant dans cette perspective que Vidal appelle dans ses propos conclusifs à un retour de la lenteur, dans la façon de vivre mais aussi dans le travail quotidien. Retrouver des rythmes sociaux qui ne relèguent pas au bord de la route celles et ceux qui ne vont pas assez vite. Le livre est arc-bouté sur une impressionnante littérature, ce qui lui donne une consistance qui dépasse la simple dénonciation.

Biographie : Laurent Tissot est professeur émérite de l'Université de Neuchâtel. Il a travaillé plusieurs années sur l'histoire des loisirs, des transports et du tourisme. Il est notamment l'auteur de *La Suisse se découvre* (Alphil, 2023). Il a été membre du bureau exécutif de la Commission internationale pour l'histoire du voyage et du tourisme.

CONSIGNES POUR LA RÉDACTION DES CONTRIBUTIONS

Chaque numéro est organisé autour d'une thématique et se divise en deux parties.

Partie scientifique

Toutes les contributions de la partie académique de la revue seront soumises à un processus de double expertise anonyme organisé par le comité de rédaction, en coordination avec le groupe des correspondant-e-s.

Partie « Repères et éclairages »

Cette partie est subdivisée en différentes sous-parties « Grand entretien », « Voir et entendre », « Faire (re)vivre », « Découvrir », « Lire et relire, voir et revoir ».

« **Grand entretien** » : Ici, il s'agira en lien avec le thème du dossier thématique de donner à lire un entretien avec une figure marquante de la scène sportive, culturelle, politique ou encore académique.

« **Voir et entendre** » : Une collection de photos ? Un enregistrement inédit ? Des affiches originales ? Le son d'une crémaillère ? Le lecteur trouvera ici de quoi nourrir ses sens au-delà de la matérialité du texte.

« **Faire (re)vivre** » : En forme d'ode à ceux et celles qui ne sont plus, cette sous-partie ambitionne de libérer les formes de la nécrologie pour faire découvrir (pour faire vivre et revivre) des parcours originaux au cœur ou aux marges du sport.

« **Découvrir** » : Cette sous-partie doit nous inviter à penser, elle doit éveiller notre curiosité intellectuelle, en nous menant dans des lieux singuliers, au cœur du travail de passionné-e-s, dans la fabrique du savoir.

« **Découvrir [un sport, une région, une année, etc.]** » : Le propos est ici de concentrer l'attention sur une activité sportive, celles et ceux qui l'ont fait, sur une région dans sa qualité de territoire sportif, sur un événement mémorable également.

« **Lire et relire, voir et revoir** » : Sans omettre les classiques comptes rendus de lecture, cette sous-partie souhaite ouvrir ses colonnes à des analyses de bandes dessinées, d'expositions, de films ou encore de pièces de théâtre. Un seul mot d'ordre, créativité.

Conformément aux usages, les autrices et auteurs s'engagent à ne pas soumettre simultanément leurs textes à d'autres revues.

Pour la première partie de la revue, les contributions doivent faire environ 30 000 à 35 000 signes (espaces et références comprises).

Pour la seconde partie de la revue, les contributions doivent être d'un format variable situé entre 5 000 et 15 000 signes (espaces et références comprises).

La revue *Les Sports Modernes* publie des textes en cinq langues : français, allemand, italien, romanche et anglais.

Chaque contribution de la partie scientifique devra être accompagnée d'un résumé d'environ 750 signes (accompagné de cinq mots-clés) dans la langue de la contribution, d'une traduction de ce résumé en anglais (avec une traduction des cinq mots-clés en anglais).

Toutes les contributions devront être accompagnées d'une biographie de l'autrice/l'auteur d'environ 750 signes dans la langue de la contribution.

La présentation de l'appareil critique, celui-ci devant apparaître en notes de bas de page, devra suivre le modèle de l'éditeur Alphil, disponible sur le site internet de la maison d'édition.

L'intégration d'illustrations est encouragée par la rédaction. Ces dernières devront être libres de droits et transmises dans un format (au minimum 300 dpi) favorisant une édition de bonne qualité. La direction de la revue se réserve le droit de supprimer les illustrations dont la qualité ne serait pas suffisante. Les illustrations proposées devront systématiquement apporter une plus-value à l'argumentation et les autrices et auteurs devront indiquer précisément la localisation où les illustrations devront s'insérer dans les textes.

Les manuscrits doivent nous parvenir en format électronique à l'adresse suivante :
lessportsmodernes@avahs.net

Les ouvrages pour des comptes rendus ou d'autres documents peuvent être adressés par voie postale à l'adresse suivante :

Revue *Les Sports Modernes*
Association pour la valorisation des archives
et de l'Histoire des sports
c/o Grégory Quin
Institut des sciences du sport
de l'Université de Lausanne
Bâtiment Synathlon
CH-1015 Lausanne

Politique de libre-accès

La revue *Les Sports Modernes* est publiée en green open access, elle est en libre-accès 18 mois après sa publication officielle, sur le site des Éditions Alphil :

www.alphilrevues.com et sur **www.libreo.ch**

Il est possible d'acheter des exemplaires papier ou des exemplaires électroniques ou des articles sur les sites :

www.alphilrevues.com et **www.libreo.ch**

Les autrices/auteurs reçoivent un exemplaire de leur article en pdf. Ils peuvent envoyer l'article à des collègues et le mettre sur une plateforme institutionnelle dont l'accès est réservé aux membres de leur institution. Les articles électroniques sont identifiés par un DOI qui permet d'accéder au fichier.

Il n'est pas autorisé de mettre l'article sur d'autres plateformes.

Achévé d'imprimer
avril 2025
pour le compte des
Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

LES SPORTS MODERNES n°4
Société, Culture, Temporalité, Territoire

2026



Politique(s)

Le sport est-il de droite ?


**EDITIONS
ALPHIL**
PRESSES
UNIVERSITAIRES
SUISSES

Numéro 3

Vitesse

Compétition, performance et accélération dans le sport

Après la montagne et la chefferie sportive, c'est le thème de la vitesse qu'explore ce troisième volume. Thème légitime s'il en est, thème attendu même tant il est vrai que la vitesse est une notion centrale, et même, davantage, une notion inscrite au cœur même du sport et de la pratique sportive. En un premier sens, elle constitue le critère absolu, indiscutable, de la performance, et cela dans tous les sports. Une évidence prosaïque, évocatrice d'une forme de justice propre au sport qui s'incarne dans la formule selon laquelle *c'est là où c'est le plus rapide qui gagne*.

En un second sens, et dans les pratiques sportives où l'enregistrement chronométrique n'est pas le critère absolu de la performance, la vitesse, couplée à la précision, constitue le paramètre fondamental du bon geste sportif et de son efficacité. Enfin, la logique même de la pratique sportive s'enracine dans les valeurs hyperboliques du dépassement de soi et surtout des autres ; la culture sportive payant en quelque sorte sa dette au monde qui l'a vu naître : le monde du capitalisme, de la productivité et de la compétition généralisée.

On aimerait dire encore que ce numéro, par le nombre, la richesse et la diversité des sujets abordés, nous conforte dans l'idée, qui est aussi une ambition, que le sport est sans doute un objet de réflexion et de discussion qui donne tout leur sens à des approches ouvertes, à des formats et à des modes d'écriture originaux à l'écart des sévérités disciplinaires. C'est là sans doute la raison pour laquelle nous avons choisi de conserver ici l'architecture éditoriale et ses articulations, en deux parties bien distinctes, qui prévaut dans les numéros précédents.

Un constat s'impose au terme de cette troisième aventure éditoriale : quelle que soit la manière de parler de la vitesse, qu'on la valorise ou qu'on la critique, elle est porteuse de significations et associée à des valeurs qui excèdent la sphère sportive. En cela, et pour cela, la vitesse est profondément *politique*. Un thème qui constituera l'objet d'un prochain numéro.

ISBN 978-2-88930-700-5



9 782889 307005