

Florence BOULERIE

Lire dans les interstices du temps moderne : des diligences au TGV

« Lire dans les interstices du temps », la formule a des résonances divinatoires : elle nous invite à nous glisser dans le tissu du temps en écartant ses fibres pour découvrir l'immensité du texte d'un instant dilaté à l'infini, ou pour accomplir un voyage vers la vérité passée ou à venir. Cette lecture qui s'introduit dans le temps en défiant les lois de la physique ou, plus subtilement, en mettant à profit les abstractions les plus invraisemblables des théories savantes, nous projette vers la science-fiction, cette manière d'allier l'imaginaire et le scientifique et de faire reculer le territoire des possibles. Elle est aussi une ouverture à la rêverie et un retour vers l'intime. « Dans le réseau enchevêtré des rythmes journaliers s'insèrent un peu partout des laps, des bribes, des pages de lecture », écrivait Perec en 1976,

...comme si, chassée de notre vie par les impératifs horaires, mais se souvenant du temps où, enfants, nous passions nos après-midi du jeudi vautrés sur un lit en compagnie des trois mousquetaires et des enfants du capitaine Grant, la lecture venait subrepticement se glisser dans les interstices et les déchirures de notre vie d'adulte (Perec 1976 : 123).

Lire dans les interstices du temps moderne, c'est faire exister la durée et prolonger l'enfance en se servant des intervalles laissés par les battements du temps, ces ondes qui se croisent et se brisent en découpant l'espace comme dans les tableaux de Giacomo Balla¹. Marge étroite concédée à l'individu pris dans la course folle de la modernité, que cette manière de monter dans le manège en marche ou d'attraper le train en sautant sur le marchepied au moment où il quitte le quai.

Mais on ne saute pas dans un TGV en route. Le train aujourd'hui échappe à toute préhension. Masse lisse, compacte, il avale le voyageur en niant la possibilité des laps, des bribes, des intervalles. Tout tendu vers l'arrivée instantanée, TGV, acronyme qui nie le langage, il est la vitesse au mépris du temps, bien loin des sensations simultanées et chaotiques des trains de Cendrars, qui déchiraient l'ouïe, la vue, mais créaient une expression de l'être éclaté du début du XX^e siècle². Quel interstice laisse à la lecture l'aérodynamisme du TGV ? Après l'ère de la fragmentation qui a vu l'éclatement des formes et des perceptions, sommes-nous passés à l'ère de la disparition, où l'être glisse sur le temps sans jamais y pouvoir pénétrer ? Faut-il que nous regrettions le « *broun roun roun* des roues » du train (Cendrars 1913), le vacarme des wagons, le brouillard des fumées ou bien encore les

¹ Voir par exemple Giacomo Balla, *Vélocité d'un motorcycle*, huile sur toile, 1913 ou *Martinets : chemins du mouvement et ordres dynamiques*, huile sur toile, 1913.

² L'on pense bien sûr à la *Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, publié en 1913 dans une version illustrée par Sonia Delaunay.

secousses des diligences, ces voitures rapides qui ont marqué le passage au monde accéléré de la modernité³ ?

Sommes-nous loin des diligences ? C'est à cette question que j'essaierai de répondre en tentant un rapprochement inédit entre les prescriptions de lecture d'une femme de lettres du début du XIX^e siècle et celles d'une maison d'édition d'aujourd'hui. Que prévoyait Félicité de Genlis⁴ à l'orée du XIX^e siècle pour occuper le voyageur secoué par les mouvements de la diligence ? Comment Short Édition, jeune entreprise grenobloise spécialisée dans la littérature courte depuis 2011⁵, donne-t-elle prise à la lecture sur les parois du TGV ? En 1801 et en 2017, quels sont les laps, les intervalles, les bribes de temps disponibles que notre cerveau en voyage peut donner à la lecture ? Et ce don, sera-t-il libre ?

Comparer l'incomparable

L'on pourrait m'objecter que comparer les brèves réflexions de Mme de Genlis sur les modes de lecture dans les transports publics de son temps⁶ et les inventions récentes d'une *start-up* pour investir les voyageurs des TGV d'instant de lecture littéraire, c'est rapprocher des réalités sans rapport. La vitesse et le confort d'une diligence n'ont rien de commun avec ceux des trains à grande vitesse actuels. Si les voitures rapides à cinq chevaux font brinquebaler le corps au rythme de la course des bêtes et des cris du cocher, fractionnant le temps pendant que l'être se morcelle⁷, le TGV a l'ambition d'une instantanéité qui réduit autant la sensation de brisure du corps que celle des frottements des voies. L'accélération se veut à la fois physiquement imperceptible (le corps ne doit pas sentir la vitesse) et perceptible (la diminution de la durée des parcours se ressent dans la fraîcheur du corps). Dans la

³ Le terme *diligence* est employé dès la fin du XVII^e siècle pour désigner des voitures plus rapides que les cochers ordinaires, ces véhicules tirés par des chevaux ou ces bateaux qui assurent le transport des voyageurs entre les principales villes du royaume par des liaisons régulières (Richelet 1680 ; Furetière 1690). À la fin du XVIII^e siècle, les expressions « coche de diligence » et « carrosse de voiture » sont supplantées par la « diligence », sans doute à la suite de la législation initiée en 1775 par Turgot en vue de l'amélioration du trafic des voyageurs. La liaison Paris-Lyon en « grandes journées » durait cinq jours au lieu de dix en « petites journées ». Elle était « considérée comme une des meilleures de l'époque » (Charbon 1979 : 18).

⁴ Stéphanie Félicité du Crest de Saint-Aubin, comtesse de Genlis, marquise de Sillery (1746-1830), pédagogue, gouverneur des enfants de la famille d'Orléans et auteure d'une centaine d'ouvrages publiés entre 1779 et 1829.

⁵ L'entreprise a été fondée en 2011 en choisissant le créneau de la littérature de forme brève : l'argumentaire est disponible sur le site en ligne de l'éditeur (Short Édition 2011). Les distributeurs d'histoires courtes de Short Édition sont des machines commercialisées à partir de 2015 : commandés d'abord par la mairie de Grenoble pour divers lieux institutionnels de la ville, ils ont connu un certain succès national et même international. Depuis 2016, ils sont présents dans une quarantaine de gares françaises, mais aussi dans des aéroports, des stations de tram ou de métro, dans des magasins ou des lieux accueillant du public. Pour une explication du fonctionnement de ces bornes de lecture, voir par exemple l'article publié sur le site de TV5 Monde (Baron 2016).

⁶ Ces réflexions se trouvent notamment dans le chapitre VIII, intitulé « De l'emploi du temps », du *Petit La Bruyère*, écrit en 1799 et publié en 1801, et dans *De l'emploi du temps*, publié par Félicité de Genlis en 1824.

⁷ Clarville, héros masculin de *La Nouvelle Poétique ou Les Deux Amants rivaux de gloire*, déclare non sans ironie que « c'est une belle invention que les diligences » (Genlis 1801 : 55).

voiture à chevaux il y a encore du « temps perdu », ce temps vide qui abîme et maltraite le corps ; dans le TGV, il n'y a plus que du « temps gagné », un temps optimisé qui laisse le corps en paix.

Si j'insiste sur cette différence, que les habitués des transports ferroviaires français pourraient nuancer, c'est parce que les distributeurs de littérature courte de Short Édition ne prétendent pas offrir des textes à lire dans le TGV : la littérature qu'ils délivrent, destinée à « améliorer l'accueil et transformer l'attente », comme l'affirme la réclame sur le site de la marque, s'arrête aux portes du train. Les wagons filant à grande vitesse ne sont pas des lieux d'attente ; ils sont des lieux que le mouvement rend impénétrables aux distributeurs d'histoire. Conçue comme un moyen de ne pas perdre son temps, la lecture n'a pas sa place dans un train dont la nature même est de ne pas faire perdre de temps. Un distributeur d'histoires courtes dans le TGV serait une contradiction impensable, la preuve obscène que le train ne remplit pas ses promesses et que sa vitesse n'est qu'un leurre. Compromis commercial réfléchi entre Short Édition et la SNCF, ou intuition informulée, toujours est-il que les histoires courtes ne s'immiscent que dans les intervalles temporels de l'espace péri-TGV : quais, halls, salles d'attente.

L'on dira également que Mme de Genlis agit en éducatrice soucieuse de l'esprit de ses lecteurs, et plus encore de ses lectrices qu'il ne faut pas abandonner à la vacuité des laps où s'évanouit la pensée. Ses emplois du temps relèvent de la prescription en vue du meilleur usage des entre-deux : avoir dans les poches un petit recueil confectionné maison de citations des meilleurs auteurs ou de passages de la Bible en plusieurs langues permettra d'éviter de sombrer dans la dissipation des évaporées⁸. À défaut, on aura recours à « ces jolies éditions de Didot⁹ d'un si petit format » (Genlis 1824a : 120). L'enjeu est bien différent pour les bouts de papier des distributeurs. Ce sont là des propositions de divertissement sans engagement, destinées à combler les moments d'attente liés à l'imperfection légère des connexions d'un transport à l'autre. En occupant les mains et en distrayant l'esprit, la lecture empêchera alors de sentir le temps mort transitoire qui précède l'entrée dans ce temps plein du train où s'abolirait la sensation de la durée.

Peut-être y a-t-il moins de points communs entre ces lectures de quai de gare et les livres pour diligences de Genlis, qu'entre ces derniers et les lectures du métro parisien qu'observait Perec au milieu des années 1970, notant que lire, « c'est, en même temps, le bruit du métro », et ajoutant plus loin, en poussant l'incongruité première de la déclaration : « le lieu où l'on lit, c'est le métro. Cela pourrait presque être une définition » (Perec 1976 : 122 et 126). Sans doute la fragmentation de la lecture au rythme des stations sur le fil continu de la ligne souterraine fait-elle plus facilement écho aux lectures segmentées rassemblées par Genlis dans de petits volumes glissés dans les poches, que les morceaux épars sortis de la borne orange et noire du hall de gare. Pourtant, il existe des rapports étonnants entre les livres de poche individualisés de Genlis et les histoires courtes distribuées dans les gares :

⁸ L'on désignait par ce terme les femmes qui prenaient des airs étourdis et écervelés et se complaisaient dans la légèreté.

⁹ Au XVIII^e et au XIX^e siècles, les éditeurs Didot étaient réputés pour la qualité de leur typographie.

l'adaptation millimétrée au temps disponible, l'horizon de la rentabilité, enfin, le sentiment d'une utilité morale.

Chronométrage

La dissipation fait perdre un temps si prodigieux, que si l'on perd encore tous les petits intervalles qu'elle peut laisser de libres, il ne restera presque plus rien pour l'étude et les occupations raisonnables. Il faut donc s'accoutumer à ne jamais passer un instant dans une entière oisiveté, et se préparer un petit travail pour ces occasions si souvent renaissantes qu'on appelle moments perdus. Il faut prendre l'habitude de lire en voiture [...] (Genlis 1824a : 119-120).

Genlis le répète dans *De l'emploi du temps*, « il faut toujours porter sur soi un ou deux de ces livrets, et en relire quelque chose, soit en voiture lorsqu'on y est seul, soit en se promenant solitairement » (Genlis 1824b : 24). L'auteure est catégorique, le temps perdu ne se rattrape jamais. Elle prescrit donc une stimulation continue de l'attention, y compris lors des temps consacrés à des occupations nécessaires, mais machinales, où la passivité du corps ne devrait pas être le prétexte d'une inactivité de l'esprit. Si la prescription ne vaut que pour les instants de solitude, c'est que la présence d'autrui oblige à la civilité et offre la stimulation de la conversation, ou peut servir de temps d'apprentissage, quand l'autre intéresse l'esprit par son métier ou sa fonction.

Le temps de la vie est compté, non qu'il y ait urgence à profiter du présent dans une perspective épicurienne, non que l'angoisse de la mort saisisse Genlis au sortir de la Révolution, elle qui a survécu au pire dans l'émigration, mais le temps de la vie est compté parce que « Dieu nous demandera compte de tous les moments de notre vie ! » (Genlis 1824a : 124). Le compte est à la fois calcul du temps et justification de l'emploi du temps. C'est donc au titre de la foi chrétienne que l'auteure se lance dans le chronométrage du temps perdu qui pourrait être gagné, et qu'elle accumule des additions effarantes de minutes et même de secondes qui pourraient être mises à profit pour lire, méditer et s'édifier au fil de l'existence. En effet, « dans la vie humaine, la plus petite portion du temps, quelques secondes sont quelque chose » (Genlis 1824b : 22).

Avec cette obsession du « compte » et du « compte rendu », Genlis en vient à présenter « un calcul singulier » sur le temps perdu à porter les adresses à la plume sur les lettres cachetées :

On a l'usage en France d'écrire deux fois sur les adresses de lettres, les noms des villes où doivent être envoyées les lettres ; usage qui n'est bon à rien, car une seule fois suffit ; j'ai calculé qu'une personne qui suivrait cet usage et qui écrirait deux lettres par jour, l'une adressée à *Kimpercourtin*¹⁰ et l'autre à *Constantinople*, se trouverait au bout de l'année avoir écrit six grandes pages de ces deux noms. Ce qui fait près de trois heures perdues (Genlis 1824a : 122-123).

¹⁰ Ancien nom de la ville de Quimper, dont saint Corentin avait été le premier évêque.

La démonstration se poursuit, en ajoutant d'autres usages qui dévorent inutilement le temps : « ce qui peut faire plus de deux ans dans l'espace de dix, et environ quinze dans l'espace d'une vie » (Genlis 1824a : 124).

Certes, les calculs de Genlis reposent sur des exemples sédentaires, gestes d'écriture, attentes dans les antichambres, temps féminins de la coiffure, mais ils s'appliquent également au temps de voiturage et de cheminement. Si Genlis ne fonde pas ses additions et ses multiplications sur les minutes et secondes passées dans les transports, c'est tout simplement parce que ces moments sont, pour elle, moins soumis à une répétition à l'identique. Dans son quotidien de femme de lettres des années 1800, la diligence n'a qu'une place exceptionnelle, et la voiture à cheval un usage variable. Cependant, le chronométrage du temps potentiellement disponible, l'addition de tous ces laps trouvent un écho plus de deux siècles plus tard chez Perec qui, cette fois, peut mesurer le temps de lire à l'échelle du temps du métro :

Du point de vue de la lecture, le métro offre deux avantages : le premier est qu'un trajet en métro dure un temps presque parfaitement déterminé (environ une minute et demie par station) : cela permet de minuter ses lectures : deux pages, cinq pages, un chapitre entier, selon la longueur du trajet. Le second avantage est la récurrence bi-quotidienne et penta-hebdomadaire des trajets : le livre commencé le lundi matin sera terminé le vendredi soir... (Perec 1976 : 126-127).

La comptabilité entièrement laïcisée est tournée vers le plaisir de l'achèvement du livre. L'ensemble des instants gagnés, sauvés du néant de l'intervalle, fait une somme, une vie édifiante chez Genlis, plus pragmatiquement un livre lu chez Perec.

En 2017, les distributeurs d'histoires courtes usent aussi du chronomètre, mais ils ne cumulent pas les instants pour en faire un capital : ils dilapident. S'ils ajoutent, c'est au gré du désir du voyageur et du bouton sur lequel il appuie : une, trois ou cinq minutes, le lecteur de passage sur le quai de la gare a le choix du temps de lecture, mais pas celui de la continuité. Cinq plus trois ne feront pas huit, mais toujours cinq plus trois, autant de durées aléatoires impossibles à combiner, volontairement décousues. Image de notre rapport actuel au temps ? Les promoteurs de Short Édition déclarent vouloir « adapter la littérature à l'époque moderne ». L'impossibilité d'additionner en ferait donc partie. Pas de cumul, mais un chronométrage étrange : trois boutons sur la borne dont les durées ne correspondent à rien. La SNCF demande aux voyageurs d'être à quai deux minutes avant le départ du train, quand ce n'est pas vingt ou trente minutes pour les « Ouigo », ces TGV à prix bradés. Alors pourquoi ce un, trois, cinq qui n'a pas été choisi au hasard, mais qui fait écho à notre culture occidentale de l'impair, sainte trinité, composition des bouquets ou liberté du vers moderne, parce que l'impair est « plus soluble dans l'air » (Verlaine 1882 : v. 3) ?

Sans doute les cinq minutes correspondent-elles à la limite au-delà de laquelle l'on perçoit la durée. Mais le site Internet de Short Édition admet aussi comme littérature brève les textes qui demandent vingt minutes au lecteur. Sur le site, les durées proposées sont différentes : deux, sept, dix et vingt minutes ; vingt minutes comme choix unique pour les bandes dessinées courtes que les distributeurs

des gares ne téléchargent pas encore. Pourquoi pas dix ou vingt minutes dans les gares ? Je n'ai pas écrit à Short Édition, ni aux responsables culturels de la SNCF, mais j'é mets l'hypothèse que cinq minutes est la durée qui permet de maintenir la certitude du gain de temps. Au-delà, l'image de la compagnie ferroviaire en souffrirait : il faut que le lecteur sache bien que le TGV l'attend déjà, que le temps est compté, en effet, et que le loisir de lire qu'on laisse à quai n'est pas la compensation d'une déficience de la technologie. La vitesse prime. On lit en grappillant des bouts de textes épars, mais sans gaspiller le temps. Le TGV, c'est le gain du temps. Et en dessous d'une minute ? Alors la lecture friserait le rien du temps. En dessous d'une minute, on franchit la limite de ce qui peut être compté à l'aune du temps ferroviaire : le TGV n'est pas à une seconde près. Il est à une minute près. Ces calculs amuseraient sans doute les usagers victimes des horaires accordéons et des retards pour qui la grande vitesse s'est transformée en insupportable lenteur, mais ils témoignent d'un formatage du temps de lecture lié aux impératifs de la rentabilité.

Rentabilité

Chez Perce, nulle idée de rentabilité économique de la lecture : les laps de temps soustraits au quotidien étaient perçus comme des sommes personnelles, des plages de réactivation de l'enfance et de la liberté intime. Mais chez Genlis, pourtant *a priori* bien éloignée de ces préoccupations matérialistes, lire dans les interstices du temps débouche aussi, parallèlement au gain moral et très chrétien qu'elle en espère, sur un gain économique, comme si ses réflexions sur la lecture participaient déjà, avec deux siècles d'avance, à l'économie de l'attention conceptualisée par Georg Franck en 1993. Le temps d'attention mobilisé dans les voitures est un temps qui se monétise : les petits livres blancs à glisser dans les poches se remplissent de citations, maximes, vers choisis, toutes sortes de « traits remarquables » classés par matière, « chose très commode lorsqu'on veut faire une citation ou placer une épigraphe » (Genlis 1824b : 24). La lecture à temps compté alimente l'esprit de la conversation, mais plus encore elle conditionne l'exercice de la profession littéraire. Genlis elle-même raconte avoir composé certains de ses ouvrages en puisant dans ses poches la matière de ses textes (Genlis 1824b : 26-27, note) : en remplissant peu à peu d'une écriture fine les pages blanches de ses livres de poche, elle aurait accumulé « tant de matériaux » qu'elle en aurait tirés « sans fatigues » une *Botanique historique et littéraire*.

La lecture introduite dans le fragment de temps « perdu » transforme ce temps en gain : l'instant d'attention accordé au livre dans la diligence prend une valeur marchande sur le marché de l'édition dont Genlis a une conscience étonnamment développée pour une femme de son époque. Pourtant perçue par ses contemporains et aujourd'hui encore comme la porte-parole archétypale des valeurs chrétiennes d'Ancien régime, Genlis est résolument moderne dans son rapport économique au monde ; elle se distingue des « statues grecques. » (Genlis 1824a :

120) des années 1800¹¹, abandonnées à la pure beauté, pour être une femme d'entreprise ne négligeant aucune source de profit matériel. Dans une conception pré-tayloriste du temps, elle calcule la rentabilité des tâches¹² et entend bien transformer tout instant en revenu. Elle en fait la démonstration en s'appuyant sur le modèle du chancelier d'Aguesseau, qui aurait si bien rentabilisé les dix à douze minutes quotidiennes pendant lesquelles il devait attendre que sa femme se présentât au dîner, qu'il fit « un ouvrage uniquement pendant ce temps, afin de ne pas perdre un instant ; il en résulta, au bout d'une quinzaine d'années, un livre in-quarto en trois gros volumes, qui a été réimprimé plusieurs fois et qui est fort instructif » (Genlis 1824b : 226). Comme pour l'industriel Taylor, la mesure du temps est l'instrument de la productivité ; Genlis a la prescience d'une organisation du travail qui repose sur la minute et la seconde pour atteindre une rentabilité optimale de l'activité quotidienne. Tous les temps morts (de distraction de l'attention) rendus à la concentration de l'esprit sont autant d'ouvrages vendus. Ce qui importe, ce n'est pas d'avoir fait un livre en attendant le dîner, c'est d'en avoir obtenu un succès de librairie : tous ces volumes réimprimés plusieurs fois témoignent du profit financier qu'on peut tirer de l'instant. Genlis prétend suivre le modèle de La Bruyère, pourtant, elle adopte une position économique vis-à-vis de l'écriture qui va à l'encontre du moraliste pour lequel « méditer, parler, lire et être tranquille » est la définition de l'oisiveté, tant méprisée par les hommes qui s'affairent et pourtant si propice au vrai travail (La Bruyère 1973 : 60). Au contraire, la femme écrivain du XIX^e siècle est une femme d'affaires ; et la lecture glissée dans l'interstice du temps la base de son système de rentabilité économique.

La rentabilité ne semble à première vue pas être le souci des distributeurs d'histoires courtes, qui débitent des textes au voyageur qui veut, sans rien demander en échange, et sans que le lecteur y gagne le moindre centime. Apparemment dégagées de toute emprise monétaire, les histoires courtes seraient le témoignage d'une utopie mise en œuvre : celle du livre gratuit offert à tous sans contrepartie, libéré du système économique. Considérons de plus près ces morceaux de papier et les machines dont ils sortent : les histoires courtes sont imprimées sur des bandes blanches qui ressemblent à s'y méprendre aux tickets de caisse des magasins. Les lignes s'y accumulent comme autant d'articles qu'on aurait mis dans son caddie et qu'on aurait chargés sur une caisse automatique fonctionnant comme une loterie toujours gagnante : car en bas de ce ticket-là, au lieu du prix à payer s'affiche, sous l'imposant logo SNCF, l'heureuse formule : « votre gare vous offre une histoire... ». À ce compte, le lecteur se retrouve dans la position du consommateur comblé : il a fait ses courses (contre le temps) et s'en tire avec le bénéfice d'une marchandise dont il n'a pas payé le prix. Contrairement au distributeur de boissons d'à côté, ce distributeur de lecture n'a pas exigé un euro, mais il fournit malgré tout un ticket

¹¹ Genlis évoque ici la mode des *Merveilleuses*, femmes évaporées qui avaient délaissé les larges jupes à la taille corsetée du XVIII^e siècle, sur lesquelles on pouvait poser des poches, pour des robes fluides et près du corps, sans taille marquée, à la manière des drapés des statues antiques.

¹² Sa méthode rappelle celle de Taylor, dont les principes étaient d'« étudier au compteur à secondes, le temps exigé par chacun de ces mouvements élémentaires [...] Éliminer tous les mouvements lents et inutiles » (Taylor 1911 : 128).

attestant de l'acte d'achat. Gain, profit, bénéfice : le lecteur est gagnant dans le cycle de l'économie de l'attention. Pour cinq minutes de lecture, il obtient une bande de papier longue d'un mètre vingt : convertie en ticket de caisse, imaginons le prix de cette attention.

Le distributeur d'histoires courtes, cette *vending machine* comme le dit plus significativement la langue anglaise, pourrait-il être interprété autrement, non comme la preuve de l'omniprésence de l'impératif économique et de la circulation des moyens financiers, mais comme un objet subversif jeté sur les quais de la vitesse de la consommation ? Une forme de détournement des apparences au service d'une libération iconoclaste du système dit libéral ? Prise en étau entre le kiosque, qui vend encore des journaux et des livres, et le train, qui vend son rendement horaire, la borne à ticket de lecture peut difficilement échapper au système qui l'enserme. À Bordeaux, coincée contre le mur derrière le piano, invisible quasiment, elle sert d'alibi culturel à une marque (la SNCF) et en promeut une autre (Short Édition) qui me vend sur son site un abonnement mensuel à trois euros et des volumes imprimés à douze euros. L'argent réapparaît derrière la gratuité. Les instants de lecture entraînent des profits pour une industrie dématérialisée. Mais le lecteur y gagne-t-il autre chose que d'être flatté dans sa position de consommateur ?

Morale

Moi, voyageur de TGV, lecteur occasionnel du hall de gare, le moment de divertissement qui m'est distribué au format symbolique du ticket de courses m'importe-t-il davantage que le mot « offert » inscrit en bas du papier ? Suis-je plus curieux du texte que de la façon dont la machine va sortir une histoire ? Appuyer sur le bouton, sur tous les boutons, est un jeu amusant qui peut aussi devenir sa propre fin : ce que je lirai ensuite, si je le lis, vaut-il davantage que ce petit plaisir de toucher la machine comme je jouerais au piano – celui qui est mis à ma disposition par la même compagnie – sans savoir en jouer ? Au fond, qu'ai-je à gagner à lire ? Littérature imprimée jetable, superflue à l'heure des portables aux lueurs absorbantes comme des ventouses translucides, au temps des douces liseuses connectées qui m'enveloppent de leur grisé, que vient-elle apporter dans l'espace-temps de ma vie pressée ? Nulle information, nulle actualité comme ces autres gratuits que pourtant l'on jette à la sortie du tram¹³. Mais les utilisateurs des bornes orange, paraît-il, ne jettent pas leur ticket après usage. Sans doute le prestige de la littérature agit-il encore, comme s'il y avait là un capital qu'on pourrait toujours mettre de côté pour plus tard.

Au fond, de quoi s'agit-il ? D'histoires pour donner l'impression de ne pas perdre son temps quand on le perd, c'est-à-dire d'histoires non indispensables qu'on

¹³ Marc Augé constatait en 2008 une évolution majeure dans le rapport des usagers du métro à la lecture de l'actualité : les gratuits avaient entraîné une dévaluation des journaux, qui ne servaient plus les relations humaines et sociales et qui devenaient de simples moyens de consommer le temps : « Arrivés à destination, [les voyageurs] s'en débarrassent [du gratuit] en l'abandonnant sur une banquette ou en le glissant dans l'une des petites poubelles de la station, où il arrive que quelque autre voyageur, démuné ou imprévoyant, mais avide d'informations, vienne le récupérer subrepticement » (Augé 2008 : 45).

ne peut lire justement que quand on a du temps perdu et qui n'ont rien de commun avec les connaissances indispensables, elles, des maximes sélectionnées par Genlis comme matériaux sur lesquels composer plus tard des ouvrages. La lecture des histoires jetables n'a pas d'avenir autre qu'une autre lecture d'histoire jetable. Ainsi en appuyant trois fois sur les boutons 1, 3, 5 de la borne en gare de Bordeaux, j'ai obtenu un « conte jeunesse », une « romance », une histoire « fantaisiste », un poème de « littérature classique », un autre classé « gastronomie », une nouvelle à « suspense », un « instant de vie » et deux tickets d' « humour ». Classement ludique et léger, mise en bouche de la lecture que ce paratexte apéritif qui découpe les genres en portions incongrues. Autant de petits morceaux d'auteurs inconnus aux noms masculins, uniquement masculins, le paramétrage de la machine n'ayant pas encore intégré la parité des écrivains dans la distribution aléatoire des bandes imprimées.

Ces quelques histoires brèves tombées entre mes mains, que construisent-elles dans leur éparpillement ? Elles ne sont que des contes égarés hors de la base de quatre-vingt mille textes que renferme – assure-t-il – le site de Short Édition. Morceaux sans suite et sans conséquence d'un ouvrier de littérature potentielle qui aurait négligé sa poétique, laissant les algorithmes en roue libre. « La télé, l'ordinateur, les écouteurs, les baladeurs et le téléphone portable sont les instruments chaque jour plus élaborés de cette expulsion intime de soi qui caractérise l'individualité contemporaine » (Augé 2008 : 69). Les bandes de papier de la *vending machine* qui fait semblant de ne rien vendre pourraient bien participer de cette même trajectoire : envoyé dans toutes les directions des genres sans jamais que le chemin ne se dessine vers un but, l'être se divertit sans destination. Seul le TGV arrivera à Paris. La lecture dans les interstices périphériques du temps ne mènera nulle part, peut-être pas même à la rêverie où l'être se retrouve et se recompose. « L'ame qui n'a point de but estably, elle se perd : Car comme on dit, c'est n'estre en aucun lieu, que d'estre par tout », écrivait Montaigne dans le chapitre « De l'oisiveté » (Montaigne 1964 : 87).

Genlis ne voulait pas que l'on rêvât dans les diligences : elle voulait que l'on récite, que l'on répète et que l'on s'approprie ce matériau précieux des phrases. Elle prétendait ainsi que ces lectures gagnées sur le temps perdu soient les fondations sur lesquelles s'édifient la conscience morale et le moi chrétien. Au moins quelque chose d'éternel et de solide prendrait-il forme sur la banquette de la voiture. Mais peut-être s'agissait-il, déjà, d'un alibi, la construction morale étant concurrencée chez elle par la fin commerciale de l'accumulation des instants lus. En somme, ni les distributeurs de Short Édition, ni les livres de poche de Genlis n'offrent au moi profond la possibilité de s'épanouir hors d'une économie fondée sur la rapidité des échanges, et où l'attention est une monnaie dont le cours échappe à l'être qui la frappe.

Conclusion

Le texte, que devient-il, qu'en reste-t-il ? Comment est-ce perçu, un roman qui s'étale entre Montgallet et Jacques-Bonsergent ? Comment s'opère ce hachage du texte, cette prise en charge interrompue par le corps, par les autres, par le temps, par les grondements de la vie collective ? (Perec 1976 : 128)

Georges Perec concluait ainsi son article sur la lecture en 1976. Les lectures discontinues en marge du TGV, ou celles des citations sans suite classées par matière dans les livrets de Genlis, mènent plus loin encore le « hachage » et le morcellement, rendant plus problématique le devenir du texte dans le corps physique et l'intelligence sensible du lecteur. Il faudrait faire le pari, quand même, qu'il en reste quelque chose que l'allure vive de la voiture ne puisse renverser, quelque chose qui ne se monnaie pas et qui laisse un espoir à la liberté. Cette histoire, « ça me parle », disait un lecteur d'un de ces tickets glanés au hasard de la borne orange et noire. Interviewé sur le banc d'une gare (M6 2015), il laissait transparaître une émotion personnelle qui n'avait plus rien à voir avec la brève excitation du jeu de loterie provoquée par le distributeur. Cet espoir qu'il se passe quelque chose qui aille plus loin que le flux des échanges économiques, je l'ai lu dans les yeux de la jeune guichetière du bureau des renseignements de la gare de Bordeaux, toute heureuse que quelqu'un cherche le distributeur d'histoires courtes. Je suis certaine qu'au moment de la pause, elle est allée boire une nouvelle plutôt qu'un café.

Ces bribes de littérature maladroites, en deçà des attentes esthétiques et poétiques, décevantes souvent comme les poèmes du métro décevaient l'ethnologue Marc Augé parce qu'ils ne disaient rien, au fond, de l'homme contemporain (Augé 2008 : 77), font parfois résonner des fibres intérieures. La poésie peut sortir du ticket où elle est cantonnée, glisser sur les murs en des jeux d'ombres et de lumières¹⁴, s'immiscer même dans le langage du quotidien :

« Le train ne peut partir que les portes fermées »

La perfection racinienne de cet alexandrin auquel son *e* muet imprimait une vibration prolongée, enchantait notre professeur [...]. Dans le même temps il nous expliquait Pascal (« Nous sommes embarqués »), en sorte que l'image du métro parisien a toujours été pour moi associé au caractère inéluctable et irréversible du parcours humain individuel. (Augé 1986 : 116-117)

Lire dans les laps des transports publics, ce n'est pas nécessairement abandonner son être profond à la dissipation ou à la rentabilisation marchande, c'est aussi laisser la chance d'un rapprochement inattendu qui donne un sens à l'existence.

¹⁴ Voir par exemple la projection de quelques vers de Stefán Hörður Grímsson, poète islandais (1919-2002), sur les carreaux du métro, photographiée par Gilles Aligon en 2016 (*Le Parisien* 2016).

Sur les autoroutes imaginaires formées par les défilements de mots de Jenny Holzer, l'on saisit ces injonctions : « *smile* » / « *don't* » (Holzer 2007). *Smile/ don't smile*, selon la route que suivra votre lecture à la vitesse des transports modernes, vous entendrez résonner les échos de la contrainte ou de la liberté, et peut-être dans ces vibrations du langage projeté à même le sol reconnaîtrez-vous une part enfouie du moi contemporain.

UNIVERSITÉ BORDEAUX MONTAIGNE
EA 4593 CLARE
maître de conférences en Littérature française
fboulerie@u-bordeaux-montaigne.fr

BIBLIOGRAPHIE

- AUGÉ, Marc (1986). *Un Ethnologue dans le métro*, Paris : Pluriel.
- AUGÉ, Marc (2008). *Le Métro revisité*, Paris : Seuil.
- BARON, Léa (2016). *Quand les histoires courtes se distribuent comme des friandises*, TV5 Monde, [en ligne] URL : <http://information.tv5monde.com/culture/distributeurs-d-histoires-courtes-111057>. Consulté le 14 décembre 2017.
- CENDRARS, Blaise (1913). *Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France*, illustré par Sonia Delaunay, Paris : Les Hommes nouveaux.
- CHARBON, Paul (1979). *Au temps des malles-poste et des diligences*, [s. l.] : J.- P. Gyss.
- FRANCK, Georg (1993). « Ökonomie der Aufmerksamkeit », *Merkur*, n°534-535, septembre-octobre, 748-761.
- FRANCK, Georg (2014). « L'Économie de l'attention », traduit de l'allemand par Laura von Niederhäusern [1993], in Yves Citton (dir.), *L'Économie de l'attention, nouvel horizon du capitalisme*, Paris : La Découverte, 55-72.
- FURETIERE, Antoine (1690). *Dictionnaire universel*, La Haye : A. et R. Leers.
- GENLIS, Félicité de (1801). *La Nouvelle Poétique, ou Les Deux Amants rivaux de gloire, conte moral*, dans *Nouvelle Bibliothèque des romans*, 3^e année, t. 11, Paris : Maradan, 55-82.
- GENLIS, Félicité de (1824a). *Le Petit La Bruyère*, Paris : Lecointe et Durey [1801].
- GENLIS, Félicité de (1824b). *De l'emploi du temps*, Paris : Arthus Bertrand.
- HOLZER, Jenny (2007). *For Chicago*, installation, Musée d'art contemporain de Chicago, photographie Attilio Maranzano, [en ligne] URL: <https://www.pinterest.fr/pin/412220172128301607/>. Consulté le 14 décembre 2017.

LA BRUYÈRE, Jean de (1973 [1688]). *Les Caractères*, Paris : Le Livre de Poche.

LE PARISIEN (2016). « Les poètes amateurs rêvent de s'afficher dans le métro », photographie de Gilles Aligon / RATP, [en ligne] URL : <http://www.leparisien.fr/paris-75/les-poetes-amateurs-revent-de-s-afficher-dans-le-metro-18-04-2016-5726271.php>. Consulté le 14 décembre 2017.

M6 (2015). Le 12 45, *Des histoires à la queue leu leu*, « Insolite : Histoire de patienter, avec Short Édition », [en ligne] URL : <https://www.youtube.com/watch?v=LhHLJ7Qk8Ro>. Consulté le 14 décembre 2017.

MONTAIGNE, Michel de (1964 [1595]). *Essais*, texte établi par Georges Mongredien, Paris : Garnier, t. I.

PEREC, Georges (1976). « Lire : esquisse socio-physiologique », *Esprit*, n°453, janvier, 9-20, repris dans PEREC, Georges (1985). *Penser/Classer*, Paris : Hachette.

RICHELET, Pierre (1680). *Dictionnaire français*, Genève : J.-H. Widerhold.

SHORT ÉDITION (2011). « Éditeur communautaire », [en ligne] URL : <http://short-edition.com/fr/p/les-editions>. Consulté le 13 décembre 2017.

TAYLOR, Frederic Winslow (1911). *Principes d'organisation scientifique des usines*, traduit de l'américain par Jean Royer, Paris : Dunod et Pinat.

VERLAINE, Paul (1882 [écrit en 1874]). « Art poétique », *Paris moderne*, 10 novembre.