

REEMPLACER L'HUMAIN

**CRITIQUE DE L'AUTOMATISATION
DE LA SOCIÉTÉ**

NICHOLAS CARR

ÉDITIONS L'ÉCHAPPÉE



Les systèmes automatisés ont envahi notre quotidien *via* les applications pour smartphones, les GPS, les objets connectés, les robots ou drones domestiques – et bientôt les voitures sans conducteur. Chaque jour plus innovantes, ces technologies se proposent de soulager notre esprit, de nous épargner des efforts inutiles et de supprimer frictions et ralentissements dans nos vies.

Censée alléger le travail des ouvriers et accroître les gains de productivité, l'automatisation a été introduite dans les manufactures pendant la révolution industrielle. Grâce à l'irrésistible essor de la robotique et de l'informatique, elle n'a cessé de se développer, d'abord dans l'industrie puis dans tous les domaines : aviation, finance, architecture, design, ressources humaines, médecine, justice, enseignement...

En s'appuyant sur des exemples concrets et des études scientifiques diverses, Nicholas Carr démontre que notre dépendance accrue aux systèmes automatisés n'est pas sans danger. En faisant de moins en moins appel à nos sens, à notre expérience et à nos facultés intellectuelles, nous risquons de perdre notre autonomie, nos savoir-faire et notre pouvoir de décision. C'est pourquoi il est urgent de nous opposer à l'automatisation intégrale de la société et de remettre en cause le primat de la technologie sur l'humain.

Nicholas Carr est considéré comme l'un des penseurs critiques majeurs du numérique aux États-Unis. Il est surtout connu en France pour son livre *Internet rend-il bête ?* (Robert Laffont, 2011).



9 782373 090277

isbn 978-23730902-7-7

19 euros

CNL
CENTRE
NATIONAL
DU LIVRE

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	9
CHAPITRE 1 SUR LE SIÈGE PASSAGER.....	11
CHAPITRE 2 LES MACHINES À LA CONQUÊTE DU MONDE.....	29
CHAPITRE 3 EN PILOTAGE AUTOMATIQUE	53
CHAPITRE 4 LE MYTHE DE LA SUBSTITUTION	73
INTERLUDE LES SOURIS DANSEUSES.....	93
CHAPITRE 5 LA GRANDE DÉQUALIFICATION.....	99
CHAPITRE 6 DU MONDE À L'ÉCRAN	129
CHAPITRE 7 L'AUTOMATISATION À VISAGE HUMAIN ?.....	159
INTERLUDE SIMPLE COMME BONJOUR	185
CHAPITRE 8 VIVRE PARMI LES ROBOTS	189
CHAPITRE 9 ÉLOGE DU TRAVAIL.....	217
NOTES.....	238

INTRODUCTION

Le vendredi 4 janvier 2013, une date peu marquante au regard de l'actualité, l'Agence fédérale de l'aviation américaine (FAA) publia un document d'une page qui, malgré son caractère officiel, ne comportait aucun titre. Il s'agissait, pour l'essentiel, de « consignes de sécurité à destination des opérateurs », dont la formulation était aussi vague qu'énigmatique. D'abord mis en ligne sur le site de la FAA, il fut ensuite envoyé à toutes les compagnies américaines, ainsi qu'à d'autres entreprises de transport aérien, dans le but d'inciter les pilotes « à passer en mode manuel si la situation de vol le permet ». Après avoir réuni de nombreux éléments émanant d'enquêtes sur des catastrophes aériennes, de rapports d'incidents et d'études menées à l'intérieur des cockpits, l'agence en avait tiré la conclusion que les pilotes étaient devenus trop dépendants à l'égard du système de pilotage automatique qui équipe les avions.

L'usage excessif de ce dispositif, avertissait-elle, « peut affecter leur aptitude à reprendre rapidement le contrôle de l'appareil en cas de problème technique ». Ce qui, en termes plus concrets, voulait dire que la vie de l'équipage et des passagers pouvait être mise en danger... En guise de conclusion, le document de la FAA invitait les compagnies aériennes à prendre les mesures appropriées pour que les pilotes passent plus de temps à voler en mode manuel¹.

Ce livre a pour thème principal l'automatisation, c'est-à-dire l'utilisation d'ordinateurs et de logiciels pour effectuer des tâches que nous avons l'habitude d'accomplir nous-mêmes. Il ne porte pas exclusivement sur les aspects technologiques ou économiques de cette question ni sur l'arrivée imminente des robots, cyborgs et autres gadgets électroniques dans la société (bien que tous ces éléments entrent en compte). Il s'intéresse avant tout aux conséquences sur le plan humain de ce phénomène

qui, outre les professionnels de l'aviation, touche actuellement chacun d'entre nous. En effet, nous faisons de plus en plus appel à des systèmes informatiques pour nous guider dans notre travail et nous aider au quotidien. Quelle que soit l'activité concernée, nous sommes systématiquement amenés à utiliser un ordinateur, un smartphone ou un objet connecté pour la mener à bien. Nous ouvrons des applications à tout bout de champ, regardons en permanence des écrans et suivons avec minutie les conseils d'assistants numériques. En somme, nous nous en remettons à la puissance des algorithmes. L'automatisation présente l'intérêt de nous simplifier la vie en exécutant toutes sortes de tâches pénibles à notre place. Dès lors, nous avons l'impression de pouvoir faire plus de choses qu'auparavant et de gagner du temps, sans pour autant nous rendre compte qu'il y a aussi des effets plus insidieux.

Et comme l'ont appris les pilotes d'avion à leurs dépens, tous ne sont pas bénéfiques. Non seulement l'automatisation redéfinit nos conditions de travail et nos modes de vie, mais elle peut aussi restreindre notre horizon et limiter nos choix personnels, sans parler des pratiques malveillantes auxquelles les algorithmes nous exposent (surveillance, manipulation). Maintenant que les ordinateurs sont devenus nos compagnons de tous les instants, nos assistants conviviaux et serviables, il est grand temps de porter un regard critique sur la façon dont ils modifient ce que nous faisons et qui nous sommes.

CHAPITRE 1

SUR LE SIÈGE PASSAGER

Parmi les souvenirs humiliants de mon adolescence, il en est un qui se réfère à mes premiers déboires publics avec une boîte de vitesses manuelle. En l'occurrence, j'ai obtenu mon permis en 1975, juste après avoir eu seize ans. L'automne précédent, j'avais suivi des leçons de conduite en compagnie d'un groupe d'amis du lycée. La voiture du moniteur d'auto-école disposait d'une boîte automatique. Pour la diriger, il suffisait d'appuyer sur l'accélérateur, de tourner le volant et de freiner. Il y avait certes quelques manœuvres un peu plus ardues, comme effectuer un demi-tour, faire une marche arrière ou se garer en créneau, mais avec un peu d'entraînement sur un parking, c'était vite devenu une simple formalité.

Une fois mon permis en poche, j'étais prêt à partir sur les routes. Il ne me restait plus qu'un dernier obstacle à franchir : la seule voiture disponible chez moi était une Subaru Sedan équipée... d'une boîte manuelle. Mon père (qui n'était pas le plus pédagogue des parents) m'accorda une seule et unique leçon. Un samedi matin, il m'emmena dans notre garage, se mit au volant de la voiture, me fit monter sur le siège passager, plaça la paume de ma main gauche sur le levier et me fit parcourir chacune des vitesses : « Ça, c'est la première » (courte pause), « la seconde » (courte pause), et ainsi de suite jusqu'à la quatrième. « Ici, me dit-il alors qu'une douleur soudaine envahit mon poignet sous l'effet de la torsion, c'est la marche arrière. » Il me regarda pour s'assurer que j'avais bien tout saisi. Je hochai la tête, désespéré. « Et là, c'est le point mort », ajouta-t-il en remuant ma main d'avant en arrière. Il me donna quelques conseils approximatifs sur les vitesses correspondant aux quatre positions du levier, avant de désigner la pédale d'embrayage sous sa chaussure : « Assure-toi d'appuyer là-dessus quand tu passes les vitesses ! »

CHAPITRE 2

LES MACHINES À LA CONQUÊTE DU MONDE

Au début des années 1950, Leslie Illingworth, un célèbre dessinateur politique travaillant pour le magazine satirique britannique *Punch*, réalisa une illustration angoissante et visionnaire. La scène se déroule au crépuscule de ce qui semble être un jour d'automne orageux. Elle montre un ouvrier anxieux, tenant un outil dans la main droite, le poing gauche serré, qui scrute la grille d'entrée de l'usine dans laquelle il travaille. Là, juste à côté d'un panneau où il est écrit : « On embauche », se dresse un gigantesque robot aux larges épaules. Sur sa poitrine s'étale en lettres capitales le mot « AUTOMATISATION ».

Cette illustration était le reflet d'une inquiétude nouvelle qui traversait les sociétés occidentales à cette époque. En 1956, elle fit la couverture d'un ouvrage relativement court, mais qui marqua les esprits, écrit par le professeur d'ingénierie à l'université de Cambridge Robert Hugh Macmillan. Dès la première page, l'auteur posait une question dérangeante : « Y-a-t-il un risque que nous soyons détruits par nos propres créations ? » Il faisait référence à une menace encore assez imprécise, mais non moins insidieuse, liée au « rôle croissant des appareils automatiques dans l'industrie de tous les pays civilisés depuis la fin de la guerre¹⁵ ». De même que les machines antérieures « avaient remplacé les muscles de l'homme », ces nouveaux appareils semblaient voués à « remplacer son cerveau ». En occupant des postes hautement qualifiés et bien payés, ils menaçaient d'entraîner un chômage de masse conduisant à une guerre sociale et à une révolte populaire – comme Karl Marx l'avait anticipé un siècle plus tôt¹⁶.

Néanmoins, poursuivait Macmillan, nous avons le pouvoir de faire en sorte qu'il en soit autrement. « Employée à bon

CHAPITRE 3

EN PILOTAGE AUTOMATIQUE

Dans la soirée du 12 février 2009, un vol intérieur de la compagnie Continental Connection au départ de Newark, dans le New Jersey, ralliait la ville de Buffalo, dans l'État de New York. Comme c'est souvent le cas sur les vols courte-distance, les deux pilotes n'avaient pas grand-chose à faire durant l'heure de trajet entre les deux aéroports, malgré les vents violents qui soufflaient au dehors. Le commandant de bord, un Floridien affable de 47 ans nommé Marvin Renslow, avait brièvement pris les commandes au décollage pour guider le Bombardier Q400 Turboprop vers le ciel, avant de connecter le pilote automatique. Lui et sa copilote Rebecca Shaw, une jeune femme de 24 ans récemment mariée et originaire de Seattle, gardaient un œil sur les informations affichées sur les cinq écrans LCD du cockpit. Après avoir échangé quelques messages radio avec les contrôleurs aériens et effectué les vérifications de routine, ils passèrent le plus clair de leur temps à discuter entre eux de tout et de rien : famille, carrière, collègues, argent. Au même moment, le Q400 volait tranquillement à 16 000 pieds (4 800 mètres) d'altitude en suivant son cap vers le nord-ouest⁶⁴.

L'avion avait déjà entamé sa phase d'approche vers l'aéroport de Buffalo, train d'atterrissage sorti et volets déployés, quand le manche du capitaine se mit soudain à vibrer bruyamment, indiquant une perte de portance. Le pilote automatique se déconnecta – comme il est programmé pour le faire en cas de risque de décrochage – et le commandant de bord reprit aussitôt le contrôle manuel du vol. Il réagit vite, mais fit précisément ce qu'il ne fallait pas faire : il tira brusquement le manche en arrière, levant le nez de l'avion et réduisant sa vitesse, au lieu de le pousser en avant pour « faire piquer » l'appareil vers le sol et reprendre de la vitesse. Le système anti-décrochage automatique s'activa

CHAPITRE 4

LE MYTHE DE LA SUBSTITUTION

Il y a un peu plus d'un siècle, dans son livre *An Introduction to Mathematics*, le philosophe britannique Alfred North Whitehead écrivait : « La civilisation progresse en augmentant le nombre d'opérations importantes que l'on peut effectuer sans y penser. » Il ne faisait pas référence à l'essor du machinisme, mais à l'emploi de symboles mathématiques pour représenter des idées ou des processus logiques – l'une des premières formes d'encodage du travail intellectuel. Son propos avait cependant une portée plus vaste. L'idée couramment admise selon laquelle « nous devrions prendre l'habitude de réfléchir à tout ce que nous sommes en train de faire » lui semblait « foncièrement erronée ». Autrement dit, plus nous déléguons la gestion des tâches ordinaires à des appareils technologiques, plus nous disposons de ressources intellectuelles pour mener des activités plus créatives, réflexives ou spéculatives. « Les opérations mentales sont comme les charges de cavalerie dans une bataille : elles sont en nombre strictement limité, requièrent des chevaux frais et doivent seulement être lancées aux moments décisifs¹⁰⁷. »

On ne saurait trouver meilleure expression de la foi de Whitehead dans l'automatisation, représentant la pierre angulaire du progrès et introduisant implicitement une hiérarchisation des activités humaines. Chaque fois que nous faisons appel à un outil, une machine, un symbole ou un algorithme pour nous décharger de notre travail, nous nous émancipons pour viser un objectif plus élevé qui exige un degré supérieur d'ingéniosité et d'intelligence. Vu sous un certain angle, ce pouvoir libérateur conféré à l'automatisation fait sensiblement écho au techno-utopisme de Wilde, Keynes ou du jeune Marx – au rêve d'un monde débarrassé des contraintes du travail grâce aux machines. Mais Whitehead n'était pas un utopiste, tant s'en

Interlude

Les souris danseuses

Dans le chapitre d'ouverture de son livre *The Dancing Mouse* publié en 1907, le psychologue de Harvard Robert M. Yerkes confiait avoir « observé au total près d'une centaine de souris danseuses depuis 1903 ». Selon lui, l'étude de cette espèce de rongeurs originaire du Japon se révélerait aussi déterminante pour les comportementalistes que celle des grenouilles pour les anatomistes.

Pourtant, le jour où un docteur de Cambridge en offrit deux spécimens au laboratoire de psychologie de Harvard, Yerkes trouva d'abord ces petites créatures « insignifiantes » au regard de ses recherches scientifiques. Puis il en vint à se passionner pour ces rongeurs qui avaient la particularité de « tourner autour d'un même point à toute allure ». Il décida alors de se lancer dans leur élevage, attribuant un numéro à chaque animal et consignant avec minutie ses caractéristiques physiques, son sexe, sa date de naissance et son ascendance. Passé sa première déception, la souris danseuse se présenta comme un « animal doté de qualités admirables », quoique plus petite et plus fragile que la souris classique, et étant à peine capable de se tenir debout ou de « grimper sur un objet ». Elle constituait « un sujet d'étude idéal pour tenter de percer les nombreux mystères du comportement animal », notamment parce qu'elle « nécessitait peu d'entretien, était à la fois facile à apprivoiser, inoffensive et toujours très vive, et se prêtait admirablement à différentes situations expérimentales¹³⁹ ».

À cette époque, les travaux de recherche sur la psychologie animale n'en étaient qu'à leurs débuts. Les expériences d'Ivan Pavlov sur la salivation des chiens ne dataient que des années 1890, et ce n'est qu'en 1900 que l'étudiant américain Willard Small eut l'idée de placer un rat dans un labyrinthe pour observer son

CHAPITRE 5

LA GRANDE DÉQUALIFICATION

À la fin de l'été 2005, les chercheurs de la Rand Corporation firent une annonce retentissante à propos de l'avenir de la médecine américaine. Après avoir réalisé « une étude sans précédent sur les avantages des dossiers médicaux électroniques », ils prévoyaient que le passage du support papier au support électronique permettrait « d'économiser plus de 81 milliards de dollars par an et d'améliorer grandement la qualité du système de santé ». Selon l'un des responsables du *think tank* californien, l'ampleur des bénéfices « calculés grâce à des modèles de simulation informatique [...] devrait pousser les pouvoirs publics et les organismes de financement des soins à promouvoir l'adoption des nouvelles technologies dans le domaine médical¹⁴⁵ ». La dernière phrase d'un article annexe préconisait de « passer à l'action au plus vite » en insistant sur l'urgence de la situation¹⁴⁶.

À l'époque de la parution de cette étude, l'automatisation du secteur de la santé était déjà très attendue aux États-Unis. Début 2004, George W. Bush lançait un plan visant à numériser la quasi-totalité des dossiers médicaux avant 2014. À la fin de la même année, l'État fédéral subventionnait massivement l'achat de systèmes informatiques par les médecins et les hôpitaux. En juin 2005, le département de la Santé et des Services sociaux créait un groupe de travail composé de responsables gouvernementaux et d'industriels – l'*American Health Information Community* – pour contribuer à étendre l'usage du numérique dans ce secteur. D'après un article du *New York Times*, les résultats anticipés de la Rand, présentés sous la forme de chiffres apparemment fiables et concrets, « furent une aubaine pour l'industrie de l'informatique médicale en incitant l'État fédéral à dépenser des milliards de dollars en vue d'aider les établissements hospitaliers et les cabinets de médecins à s'équiper¹⁴⁷ ».

CHAPITRE 6

DU MONDE À L'ÉCRAN

L'hiver venu, la petite île d'Igloulilik, située au large des côtes de la péninsule de Melville, dans le territoire nord-canadien du Nunavut, est un endroit des plus déroutants : la température moyenne avoisine les -30°C , d'épaisses couches de glace recouvrent les eaux environnantes et le soleil est aux abonnés absents. Malgré la dureté du climat, cela fait près de quatre mille ans que les chasseurs inuit s'aventurent sur l'île et parcourent ses larges étendues de glace et de toundra à la recherche de caribous et de gibier. Leur aptitude à cheminer au cœur des vastes plaines arctiques dénudées – où les points de repère sont rares, les formations neigeuses en constante évolution et les sentiers susceptibles de disparaître du jour au lendemain – a fasciné les voyageurs et les scientifiques depuis 1822, date à laquelle l'explorateur anglais William Edward Parry releva dans son journal « l'étonnante précision » des connaissances géographiques de son guide inuit²⁰¹. Les compétences extraordinaires de ce peuple en matière d'orientation proviennent non pas de la maîtrise des cartes, compas et autres instruments de navigation (qui n'étaient pas en usage sur l'île), mais de la compréhension intime des vents, de l'agencement des congères, du comportement des animaux, des étoiles, de la marée et des courants. En d'autres termes, les Inuits se montrent d'excellents observateurs de la nature.

Du moins l'étaient-ils encore jusqu'à récemment. Car quelque chose a changé dans leur culture au début des années 2000, après que le gouvernement américain leva la plupart des restrictions sur l'utilisation des systèmes de positionnement par satellite à des fins civiles. La précision des GPS augmenta en même temps que leurs prix chutèrent. Pour se déplacer, les chasseurs d'Igloulilik, qui avaient déjà troqué leurs traîneaux à chiens contre des motoneiges, commencèrent à se fier à des cartes et

CHAPITRE 7

L'AUTOMATISATION À VISAGE HUMAIN ?

À quoi bon avoir encore recours aux humains ? Purement rhétorique ou non, cette question revient systématiquement dans les débats sur l'automatisation. Car si les technologies numériques continuent à progresser de manière exponentielle, et si, comparés à elles, nous restons toujours aussi lents, maladroits et enclins à l'erreur, pourquoi ne pas tout miser sur des systèmes parfaitement autonomes, conçus pour fonctionner de manière optimale sans nécessiter la moindre intervention ou surveillance humaines ? En résumé : pourquoi ne pas sortir le facteur humain de l'équation ? Dans un article qui fit la une du magazine *Wired* en 2013, le spécialiste des nouvelles technologies Kevin Kelly donna son avis sur le sujet :

Il faut que nous laissions l'intelligence artificielle des robots prendre le contrôle. Pour ne citer que l'exemple éloquent de l'aviation, il me semble aberrant que nous ayons encore besoin de faire appel à un équipage humain à l'intérieur du cockpit d'un Boeing 787, soi-disant pour « surveiller » les opérations du pilote automatique, alors que celui-ci se révèle tout à fait apte à manœuvrer l'appareil sans leur aide²⁸⁰.

Le point de vue donné en 2011 par un journaliste d'un site influent d'information sur le numérique est lui aussi symptomatique de cet état d'esprit. Après avoir appris qu'un humain avait causé un accident au volant d'une Google Car, il s'exclama sans détour : « Les robots devraient conduire plus souvent²⁸¹ ! » Souhaitant pour sa part remédier aux problèmes financiers des écoles publiques de Chicago, le journaliste du *Wall Street*

Interlude

Simple comme bonjour

La majorité des applications pour smartphones, gadgets numériques et services en ligne que nous utilisons au quotidien répondent à deux impératifs : être pratiques et intuitifs. C'est la raison pour laquelle leur utilisation se veut si simple : quelques clics de souris, glissements de doigt ou tapotements sur l'écran, et le tour est joué. Tout comme les systèmes automatisés mis en place dans l'industrie et le commerce, ces outils ont été soigneusement conçus pour nous libérer l'esprit. Les logiciels ultra-performants utilisés par les musiciens, les cinéastes et les photographes obéissent à la même logique. La réalisation d'effets sonores ou visuels qui, auparavant, exigeait une réelle maîtrise technique devient presque un jeu d'enfant. Nul besoin de posséder des connaissances approfondies dans le domaine : l'ordinateur se charge de tout. Certes, une telle facilité permet de rendre ces nouveaux outils accessibles aux novices, et plus généralement à tous ceux qui cherchent à se simplifier la vie, mais elle dévalorise les savoir-faire des professionnels.

Travaillant dans un cabinet de consultants spécialisé dans l'expérience utilisateur, Peter Merholz compte parmi ceux qui préconisent la création de programmes dits « sans friction ». Il estime que les applications les plus réussies sont celles dont l'interface, éminemment conviviale, masque une grande complexité technique tout en allégeant la charge cognitive de l'utilisateur : « Plus un logiciel est intuitif, moins il nous demande de réfléchir et de faire travailler notre mémoire³⁰³. » Cette approche pragmatique est à l'origine d'outils informatiques qui, comme l'ont démontré les expériences menées par Christof van Nimwegen, court-circuitent le mécanisme d'apprentissage, l'acquisition de nouvelles compétences et le processus de mémorisation. Leur utilisa-

CHAPITRE 8

VIVRE PARMİ LES ROBOTS

Par un vendredi soir brumeux et froid de la mi-décembre, vous rentrez chez vous après une fête de fin d'année organisée par votre entreprise. Vous prenez place dans l'habitacle de votre nouveau véhicule autonome – une berline électrique Mercedes, équipée du dernier système de pilotage Google – et laissez l'ordinateur de bord à la manœuvre. Les phares intelligents vous indiquent que le sol est glissant par endroit, et vous savez, grâce à la mise à jour en temps réel des données affichées sur le tableau de bord, que le véhicule régule sa vitesse et son adhérence en fonction de l'état de la chaussée. Tout se passe bien jusqu'à présent. Vous vous détendez et repensez paisiblement à la soirée que vous venez de passer. Soudain, sur une portion densément boisée du trajet, à quelques kilomètres de votre domicile, un animal surgit de nulle part et s'immobilise devant votre véhicule. Vous avez tout juste le temps de vous apercevoir qu'il s'agit du chien de votre voisin, celui qui s'enfuit toujours.

Comment réagit l'ordinateur ? Est-ce qu'il enclenche le système de freinage dans l'espoir de sauver le chien – au risque de perdre le contrôle de la trajectoire ? Ou bien sacrifie-t-il l'animal en vue de garantir autant que possible votre sécurité ? Comment évalue-t-il une série de variables et de probabilités pour parvenir à prendre une décision en une fraction de seconde ? Si les algorithmes estiment qu'en cas de freinage, il y a 53 % de chances que le chien survive, 18 % que le véhicule soit endommagé et 4 % que vous soyez blessé, est-ce que l'ordinateur en déduit que sauver l'animal s'impose comme la meilleure solution ? Comment un logiciel autonome traduit-il une suite de nombres en décision qui peut s'avérer lourde de conséquences ?

Poussons le raisonnement encore plus loin. Que se passerait-il si le chien en question n'était pas celui de votre voisin, mais

CHAPITRE 9

ÉLOGE DU TRAVAIL

S'il y a bien un vers que je garde toujours en tête et auquel j'ai beaucoup songé en rédigeant ce livre, c'est celui du poète américain Robert Frost (1874-1963) : « L'acte est le plus doux rêve que le labeur connaît. » Il se trouve à la fin de l'un de ses premiers sonnets, intitulé *En fauchant son pré*, qu'il écrivit au début du ^{xx}e siècle. Alors âgé d'une vingtaine d'années, Frost était un jeune père de famille établi dans une ferme à Derry, dans le New Hampshire, où il élevait de la volaille et cultivait des pommiers sur un petit lopin de terre acheté par son grand-père. Cette période fut l'une des plus éprouvantes de sa vie. Il avait peu d'argent et ses perspectives d'avenir étaient sombres. Après avoir abandonné ses études à Dartmouth puis Harvard, il peinait à trouver sa voie. Il tombait souvent malade et faisait des cauchemars à répétition. Son premier fils, âgé de trois ans, mourut du choléra, et son mariage battait de l'aile. « La vie était d'une grande dureté et me faisait douter de mes choix³⁴³ », se souviendra-t-il plus tard.

Ce fut pourtant à Derry qu'il prit goût à l'écriture et se mit à composer des poèmes. Il y avait quelque chose dans le travail agricole – la monotonie des longues journées, le dur labeur en solitaire, la proximité avec la beauté et la sérénité de la nature – qui l'inspirait et le soulageait de ses peines. « J'avais l'impression que mes idées étaient devenues intemporelles à force de vivre sans horloge et de ne plus lire les journaux³⁴⁴. » Pendant son temps libre, il rédigea la plupart des poèmes de *A Boy's Will*, près de la moitié de ceux de *North of Boston*, et une bonne partie de ceux qui furent publiés ultérieurement.

Tiré de *A Boy's Will*, son premier recueil, *En fauchant son pré* est sans doute l'un de ses plus beaux poèmes lyriques. C'est dans celui-ci qu'il trouva pleinement sa voix poétique : à la fois franche et familière, mais aussi espiègle et sournoise. Comme dans la