

Hiroya SAKAMOTO

*en voiture!*

# La genèse des « littératures automobiles »

## Histoire d'une polémique en 1907 et au-delà

L'intégration de l'automobile dans l'art est souvent attribuée à la fondation du futurisme. Or le célèbre manifeste du 20 février 1909 – dans lequel Marinetti déclare que « la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse » et qu'« une automobile rugissante [...] est plus belle que la *Victoire de Samothrace*<sup>1</sup> » – n'est ni le seul ni le premier texte à reconnaître le nouveau véhicule comme sujet littéraire.

Remontons à la fin du siècle précédent. À la suite du Touring Club de France (créé en 1890 par quelques notables férus de cyclisme), l'Automobile Club de France est fondé en 1895 pour promouvoir ce nouveau moyen de transport (et de sport) en organisant des courses et des expositions. Malgré certaines hostilités administratives, législatives, juridiques, journalistiques, rurales ou populaires à l'égard de cet engin rare – qui au début est un signe de grand luxe et de classe privilégiée –, la mise en place d'un « système technique et social » approprié commence à se négocier avec les réseaux existants, à travers l'aménagement des routes et des panneaux signalétiques<sup>2</sup>. Le renouvellement du répertoire national des sites touristiques est favorisé par la diffusion des cartes et des guides (*Le Guide Michelin* en 1900), tandis que divers périodiques spécialisés, organes d'associations ou journaux à grand tirage, mobilisent des écrivains-journalistes plus ou moins connus comme Octave Mirbeau ou Maurice Leblanc<sup>3</sup>, assurant ainsi le développement d'une nouvelle thématique littéraire qui s'exprime sous plusieurs formes : récit de voyage, essai ou fiction (conte ou nouvelle, plutôt que roman)<sup>4</sup>.

La genèse de ces nouvelles écritures est polémique. On essaiera d'en retracer l'histoire depuis 1907, quand Mirbeau publie le chef-d'œuvre du genre, *La 628-E8*, titre emprunté au numéro d'immatriculation de sa

voiture<sup>5</sup>, en suscitant la réaction hostile, ironique ou sceptique des détracteurs tels que Gide ou Gourmont, lequel pourfend la vogue de ce qu'il appelle, sur un ton péjoratif, « littératures automobiles »<sup>6</sup>. Le manifeste de Marinetti marquera une autre borne majeure en 1909, non sans relancer le combat des représentations littéraires. Autour de ces quatre écrivains, quelques lieux communs du débat seront explorés. Reconstituer les modalités possibles (idéologique, esthétique et stratégique) de l'usage littéraire de l'automobilisme en ce début du XX<sup>e</sup> siècle nous conduira à redécouvrir la singulière ambiguïté du roman de Proust.

### 1907. *La 628-E8* et la « Décennale »

L'année 1907 marque la fin d'un cycle, de « l'époque des pionniers » de l'automobilisme, tournant attesté dans l'histoire culturelle des techniques<sup>7</sup>. Mais peut-être aussi dans l'histoire littéraire : on a remarqué la parution quasiment simultanée, en novembre, de *La 628-E8* (le 12) et d'un long article de Proust dans *Le Figaro*, « Impressions de route en automobile » (le 19)<sup>8</sup>. Le futur auteur de la *Recherche* a-t-il lu le livre de Mirbeau ? On n'en sait rien, faute de trace dans sa correspondance<sup>9</sup>. Or, au lieu de chercher entre ces deux romanciers une influence directe assez improbable, il suffit d'explorer l'actualité de l'époque : du 12 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 1907, la presse quotidienne, *Le Figaro* ou *L'Auto*, consacre d'innombrables lignes à la dixième édition du Salon de l'automobile, appelée en grande pompe « la Décennale », qui a lieu au Grand Palais. L'heure est donc à la glorification de l'industrie automobile française<sup>10</sup>. Qu'en est-il alors de l'opinion des artistes sur cette nouvelle voiture qui est « presque une création nationale » ? C'est une de ces questions qu'affectionnent les journalistes de la Belle Époque. À preuve une « enquête » publiée au cours du Salon dans

## 32 La voix du regard n° 19

*Les Annales politiques et littéraires*, visiblement inspirée de *La 628-E8*<sup>11</sup>.

### L'auto tue ou régénère ?

Précisons d'emblée : ce document contient des représentations moins esthétiques que morales et sociales de l'automobilisme. Décennale oblige – l'auto présentant un intérêt économique et symbolique considérable, voire consensuel –, à peine deux propos négatifs sont cités<sup>12</sup>. Pierre Loti, « de l'Académie française », insiste sur le côté meurtrier et malodorant des chauffeurs (à cause des accidents et du pétrole), qu'il qualifie de « gavés » ; il les confronte aux « braves paysans, les travailleurs débonnaires de la campagne », victimes désignées de la conduite automobile moins excusable que les « bons brigands [de] jadis ». Yvette Guilbert exprime « l'effroi », « la peur », « l'angoisse » qu'elle ressent à regarder passer « cette voiture de la mort ». Si l'Immortel amateur d'exotisme oppose le bourreau coupable (riche parisien) à la victime innocente (pauvre paysan), appliquant ainsi à la situation routière le schéma rassurant et typique du feuilleton mélodramatique, la chanteuse immortalisée par Toulouse-Lautrec va plus loin en accusant la nouvelle machine de faire « de tous ceux qui s'en servent ou des complices ou des victimes ». En somme, l'automobile est « sauvage, brutale, presque guerrière ».

Voilà une série d'images autophobes qui sont autant de condamnations morales, faisant appel au bon sens conservateur<sup>13</sup>. Ces arguments, récurrents, reposent sur un imaginaire collectif engendré et amplifié par le choc entre la population et le véhicule motorisé encore minoritaire : les automobilistes sont des hors-la-loi ; l'auto est abjecte parce qu'elle tue (et pue)<sup>14</sup>.

Face à ces protestations, marginalisées pour l'occasion mais persistantes, certains défenseurs avancent des images prometteuses de l'invention, présentée comme un « moteur » du progrès social. Écrivain-journaliste prolifique, Michel Corday se déclare l'un des « plus chauds partisans de l'automobile » ; il fait ainsi sa profession de foi : « Nul plus que moi ne croit à son essor, à son action régénératrice, à son heureuse influence sur la richesse, l'activité générale, la mutuelle pénétration des races, à son rôle, en un mot, d'artisan du progrès<sup>15</sup>. » D'autres soulignent l'intérêt « hygiénique » de l'excursion en auto : « le sport le plus indiqué pour combattre la neurasthénie et remettre nos pauvres nerfs surmenés<sup>16</sup>. » Enfin, les automobilistes s'accordent pour bénir la libération par rapport aux trajets et horaires « tyranniques » des che-

mins de fer<sup>17</sup>. Le message optimiste affirme : l'auto libère et régénère.

Entre ces deux discours antithétiques, Henry Kistemaekers, autre écrivain prolifique, « chauffeur du bon vieux temps » assez sceptique à l'égard des illusions du progrès, souligne la variabilité de son opinion sur l'automobile, qui flotte « du comique à la mélancolie, de l'allégresse à la fureur, du lyrisme à la trivialité »<sup>18</sup>. Ainsi qu'en témoignent certains de ses contes, il ne prend pas au sérieux ces pronostics qui voient dans l'invention technique une panacée, et selon lesquels l'automobile apporterait « une bienveillante solution à la lutte des classes » ou aurait « son moteur en marche vers la solidarité universelle »<sup>19</sup>. Il illustre ainsi une troisième posture, ambiguë et non dénuée d'humour ; encore faut-il préciser que c'est dans le cadre du conte, genre badin par excellence.

### Gourmont contre Mirbeau

Œuvre d'un écrivain établi mais portant sur un sujet moins reconnu, *La 628-E8* suscite plusieurs réactions négatives. Celle de Remy de Gourmont mérite qu'on s'y attarde. Dans le *Mercur de France* du 16 décembre 1907, il consacre aux sports mécaniques sa chronique d'actualité sous forme de dialogue imaginaire entre deux « amateurs ». Il y attribue à « M. Desmaisons » sa propre opinion sarcastique sur l'automobilisme, qui, en effet, n'est jamais sérieusement contredite par « M. Delarue » indifférent à toute mode<sup>20</sup>. Son texte vise ainsi à dénigrer l'intérêt de l'automobilisme comme loisir en faisant la satire des « littératures automobiles ».

M. Desmaisons présente le sujet de discussion : « Voici le dernier paquet des littératures automobiles. Voici les derniers romans lancés par nos carrossiers les plus illustres »<sup>21</sup>. Si le pluriel (*littératures, romans*) suppose la parution récente d'un certain nombre de textes, tout porte à croire que la cible principale est *La 628-E8* : sans parler de la proximité de date (un mois d'intervalle), le lecteur contemporain aura reconnu parmi « nos carrossiers » le constructeur Fernand Charron à qui Mirbeau dédie une longue préface dithyrambique<sup>22</sup>. Gourmont fait répéter, avec emphase et insistance (trois fois), l'expression « littératures automobiles » qui sert ici à contester la pertinence de ce mode d'écriture qu'elle désigne, suggérant qu'il s'agit d'un oxymore absurde. C'est aussi une contre-attaque ironique en vue de neutraliser le titre provocateur *La 628-E8*. Car celui-ci peut fonctionner comme une déclaration normative et

*en voiture!*

subversive s'il est associé à la préface célébrant l'invention technique au détriment des œuvres d'art : « Les machines m'apparaissent, écrit Mirbeau, bien plus que les livres, les statues, les tableaux, des œuvres de l'imagination<sup>23</sup>. » Ne revient-il pas à avancer la voiture moderne comme modèle de la littérature moderne ?

Entre l'art et la technique, le renversement des valeurs est systématique. Mirbeau affirme que l'automobile lui est « plus chère, plus utile, plus remplie d'enseignements » que sa collection de livres et de tableaux<sup>24</sup>. La dichotomie entre la vie et la mort est exploitée en faveur de l'automobile : celle-ci « fait désormais partie de ma vie ; elle est ma vie, ma vie artistique et spirituelle, autant et plus que ma maison ». Ayant attribué la qualité vitale à la machine, il associe à la mort les œuvres d'art : « les livres fermés [qui] dorment sur leurs rayons », « mes tableaux qui, maintenant, mettent de la mort sur les murs tout autour de moi avec la fixité de leurs ciels, de leurs arbres, de leurs eaux, de leurs figures ». Le tour de force s'appuie sur l'opposition entre la « fixité » des paysages peints et la sensation du mouvement que procure le véhicule : « Dans mon automobile j'ai tout cela, plus que tout cela, car tout cela est remuant, grouillant, passant, changeant, vertigineux, illimité, infini... »

#### Éloge et critique de l'intensité

Pour réfuter cet éloge du mouvement généralisé, Gourmont focalise son ironie sur un adjectif qui résumerait les autres : « intense ». Mirbeau écrit en effet qu'en automobile, il éprouve « cette sensation [...] d'avoir, en un jour, vécu des mois et des mois » et de « vivre les choses et les êtres avec une activité intense, en un relief prodigieux, que la vitesse accuse, bien loin de l'effacer<sup>25</sup> ». En faisant répéter cet adjectif à l'un de ses « amateurs » autant de fois que « littératures automobiles », Gourmont multiplie les charges contre la « vie intense ». Cette expression est d'abord utilisée pour désigner et dénoncer la surenchère des kilomètres qui s'attache exclusivement aux chiffres de la vitesse et de la distance parcourue<sup>26</sup>. Puis, apparaît un autre argument : l'automobile n'est qu'une commodité pervertie par « les oisifs maniaques dont la pauvre ambition est, comme ils disent, de "faire de la vitesse" », alors que « [l]a vitesse n'est pas un but, mais un moyen ». Voilà la conception instrumentaliste de la technique qui soutient l'attitude réfractaire à l'automobilisme autotélique, considéré comme « gaspillages des forces » disproportionnées à son but initial (transport), ce qui est aussi condamné comme une « faute esthétique »<sup>27</sup>.

Tous ces arguments sont des variations sur l'opposition classique entre la mesure et la démesure. Une fois la supériorité du premier terme admise – c'est le présupposé du texte de Gourmont –, il est aisé de dégrader tout ce qui se ramène au deuxième terme : l'intense, le gratuit, l'excès<sup>28</sup>.

La critique de la perversion technique s'accompagne d'un vieux cliché technophobe à portée littéraire : la vitesse empêche de contempler le paysage. « Voyager, et ne pas voir. Voilà à quoi l'automobile a réduit les voyageurs<sup>29</sup>. » Bien entendu, les écrivains chauffeurs ne manquent pas de démentir cette accusation aussi élémentaire que fréquente<sup>30</sup>. Il serait d'ailleurs absurde de prétendre que les descriptions de paysages soient absentes dans les récits de voyages en automobile<sup>31</sup>. Pour les partisans de la vitesse, l'intensité ne tue pas la sensibilité esthétique mais engendre une hypersensibilité inédite et précieuse qui, pour les pourfendeurs de l'automobile présupposant la dichotomie hiérarchisée « mesure / démesure », est pire qu'une simple insensibilité.

#### Essai de pathologie automobile

Car la démesure est malade. Or, rappelons-le, Mirbeau ne prétend pas le contraire, puisque lui-même définit l'automobilisme comme une « maladie mentale » nommée vitesse. Il ne s'agit pas, précise-t-il, de « la vitesse mécanique qui emporte la machine sur les routes, à travers pays et pays, mais [de] la vitesse, en quelque sorte névropathique, qui emporte l'homme à travers toutes ses actions et ses distractions »<sup>32</sup>. Devenu automobiliste, l'homme change sa vie entière en course perpétuelle où il « passe en trombe, pense en trombe, sent en trombe, aime en trombe, vit en trombe ». Ou encore : « Il ne peut plus tenir en place, trépidant, les nerfs tendus comme des ressorts, impatient de repartir dès qu'il est arrivé quelque part, en mal d'être ailleurs, plus loin qu'ailleurs »<sup>33</sup>. *La 628-E8*, c'est un essai de pathologie automobile, qui décrit une fusion troublante de l'homme avec la machine, non objectivement mais à travers une permanente mise en scène de soi de l'auteur : ainsi, écrit Mirbeau, après une journée de voyage vertigineux, malgré le calme de l'hôtel, « tous mes nerfs vibrent et trépident... Je suis comme la machine qu'on a mise au point mort, sans l'éteindre, et qui gronde... »<sup>34</sup>

Les « littératures automobiles » semblent détruire une certaine représentation traditionnelle de l'écrivain et de l'œuvre littéraire. C'est pourquoi Gourmont ne vise pas seulement la « vie intense », mais aussi et surtout

## 34 La voix du regard n° 19

L'*ethos* de l'auteur automobiliste, c'est-à-dire l'image pathologique de soi que Mirbeau construit et légitime à travers le texte. Pour délégitimer cet *ethos*, Gourmont utilise deux procédés satiriques. D'une part, il refait le portrait du chauffeur en le simplifiant par une série de comparaisons péremptoires et ouvertement dévalorisantes. Le conducteur régresse à l'état de « primate secoué d'un perpétuel besoin d'agitation » : « La vitesse est un plaisir animal ». Il est comparable à un enfant : l'automobilisme est « à peine un jeu ». C'est même un psychopathe : l'automobilisme « n'est qu'une folie »<sup>35</sup>. Ces trois comparaisons valorisent implicitement l'idéal de l'homme, et sans doute aussi de l'écrivain, comme intelligent et raisonnable : il s'agit de méditer au lieu de s'agiter. D'autre part, Gourmont fait la satire de la thématique et du style qui caractérisent *La 628-E8* :

« Lisez donc les littératures automobiles ! [...] Considérez, mon cher ami, une voiturée de riches bourgeois enfilant les routes à la vitesse des express, et les composez en esprit, si vous l'osez, les six cervelles emportées vers rien par ce magnifique tourbillon. Quelle richesse de pensée, quelle intensité de vie. La poussière, la boue, les canards, les dindons, les chiens, tout cela saute, tourneboule, gicle, saigne et hurle. Auréole ! Apothéose ! c'est la vie qui passe, la vie intense<sup>36</sup>. »

Il s'agit en fait d'une satire au carré, d'une parodie qui dissimule le caractère auto-satirique de l'hypotexte. Car ce passage paraît dériver du chapitre VI de *La 628-E8*, intitulé « La faune des routes », notamment sa dernière section elle-même satirique qui a pour objet, après les comportements de tant d'autres « bêtes de la route » décrits du point de vue du chauffeur – les chevaux, les vaches, les bœufs, les chèvres, les chats, les cochons, les ânes, les chiens, les poules, les canards, les oies, les chameaux, les lièvres, voire les motocyclistes (comparés aux Martiens) et les cyclistes – rien de moins que la « mégalomanie cosmogonique » de l'automobiliste lui-même<sup>37</sup>. Introduit par un « examen de conscience » dans lequel Mirbeau reconnaît qu'il sent par lui-même que l'automobiliste est peut-être « la pire » des « bêtes de la route » qu'il est parfois « épouvanté » d'être, le texte n'est pas réductible à la simple autocélébration délirante comme la caricature de Gourmont tend à le laisser croire. Il s'agit aussi de s'analyser, de se défendre et de se tourner en dérision<sup>38</sup>.

« [D'habitude] j'ai grand pitié du malheur humain. [...] Eh bien, quand je suis en automobile, entraîné par la vitesse, gagné par le vertige, tous ces sentiments

humanitaires s'oblitérent. Peu à peu, je sens remuer en moi d'obscures ferments de haine, je sens remuer, s'aigrir et monter en moi les lourds levains d'un stupide orgueil... C'est comme une détestable ivresse qui m'envahit... La chétive unité humaine que je suis disparaît pour faire place à une sorte d'être prodigieux, en qui s'incarnent – ah ! ne riez pas, je vous en supplie – la Splendeur et la Force de l'Élément. [...] Alors, étant l'Élément, étant le Vent, la Tempête, étant la Foudre, vous devez concevoir avec quel mépris, du haut de mon automobile, je considère l'humanité... que dis-je ?... l'Univers soumis à ma Toute-Puissance ? Pauvre Élément d'ailleurs, à qui il suffit d'une petite charrette en travers du chemin, pour qu'il s'arrête, désarmé et penaud... Pauvre Toute-Puissance qu'une pierre sur la route fait culbuter dans le fossé !<sup>39</sup> »

Indissociable de la thématique, le style constitue un enjeu central dans la controverse sur les « littératures automobiles » en ce qu'il contribue à la construction de l'*ethos* de l'écrivain. Pour dégrader l'image du romancier automobiliste, Gourmont aura choisi une démarche indirecte qu'est le pastiche caricatural, inavoué mais suffisamment transparent, partant notamment du passage suivant qui débute par ce cri : « Rangez-vous... Rangez-vous, c'est l'Élément qui passe ! », cri qu'il remplace par un autre : « c'est la vie qui passe, la vie intense ». André Gide, une semaine avant le « dialogue » de Gourmont, commente ironiquement *La 628-E8* dans son journal :

« Les pages les mieux réussies sont celles où il [Mirbeau] garde le mieux le fou et l'allure de la conversation ; certaines, en ce sens, sont à peu près parfaites ; cela ne s'élève jamais au-dessus. Il s'indigne et s'enthousiasme, on ne sait trop pourquoi, mais sincèrement je veux le croire, et comme un enfant, il aime se fâcher ; c'est le meilleur de lui. Il écrit tout chaud, sans réfléchir ; note ses tremblements comme on fait ceux d'un sismographe. L'esprit satirique empêche complètement chez lui l'esprit critique<sup>40</sup>. »

Gide accuse ainsi l'absence de travail intellectuel (d'« esprit critique »), l'immédiateté de l'écriture d'humour qu'on qualifierait d'automatique. Or le texte de Mirbeau est assez ambigu, biaisé, dialogique ; lorsqu'il paraît affirmer qu'en lui s'incarnent « l'Élément » destructeur et « le Progrès » émancipateur, il ne fait que reprendre sous forme de figures allégoriques deux séries de représentations contradictoires et courantes de l'automobilisme – telles qu'on les a dégagées de l'enquête des *Annales politiques et littéraires* – en les attri-

*en voiture!*

buant aux instances extérieures, sortes de voix collectives, c'est-à-dire, « l'Automobile-Club » et « le Touring-Club » :

« Et non seulement je suis l'Élément, m'affirme l'Automobile-Club, c'est-à-dire la belle force aveugle et brutale qui ravage et détruit, mais je suis aussi le Progrès, me suggère le Touring-Club, c'est-à-dire la Force organisatrice et conquérante qui, entre autres bienfaits civilisateurs, [...] distribue des cabinets à l'anglaise, avec la manière de s'en servir, dans les petits hôtels des provinces les plus reculées...<sup>41</sup> »

Puis il tente de réconcilier ces deux images antithétiques – primitive et moderne – en une synthèse fallacieuse : « le Bonheur » qu'il donnerait aux victimes de l'auto, « malgré eux », ajoute-il en détournant sans doute une formule célèbre de La Fontaine, « ne fussent-ils plus au monde !...<sup>42</sup> » Voici, dirait Gourmont, l'apothéose du délire :

« N'est-ce pas la chose la plus déconcertante, la plus décourageante, la plus irritante que cette obstination rétrograde des villageois, dont j'écrase les poules, les chiens, quelquefois les enfants, à ne pas vouloir comprendre que je suis le Progrès et que je travaille pour le bonheur universel ? [...] Et pour bien leur prouver que c'est le Bonheur qui passe, et pour leur laisser du Bonheur une image grandiose et durable, je broie, j'écrase, je tue... Je terrifie ! Tout fuit, éperdu, devant moi... [...] Et derrière le Jupiter, assembleur de poussières, que je suis, la route se jonche de voitures brisées et de bêtes mortes... / – Plus vite ! Encore plus vite... C'est le Bonheur !<sup>43</sup> »

#### **1909. Marinetti ou l'automobiliste d'avant-garde**

Que Mirbeau encadre cette « mégalomanie cosmogonique » par des « examens de conscience » n'aura pas suffi pour désamorcer l'ironie antipathique de Gourmont<sup>44</sup>. Pas plus que son autocritique n'aura dissuadé le poète italien de surenchérir dans un genre éminemment polémique : le manifeste. En 1909, Marinetti rejoint en fanfare la bataille des représentations littéraires. Tandis que l'image morale et sociale de l'automobile oscille entre le constat de la barbarie et la promesse de l'utopie, selon qu'on tient à l'ordre établi ou à la liberté radicale, Mirbeau en a fait la synthèse paradoxale – le « Bonheur » aux morts – tout en la tournant en dérision. Suivant la même dialectique burlesque, le manifeste du futurisme utilise la tension entre ces figures contradic-

toires au profit de sa stratégie d'auto-légitimation : il ne s'agit pas d'opposer simplement à l'auto meurtrière l'auto régénératrice, mais de glorifier l'auto rénovatrice *parce que* destructrice, susceptible par là même d'offrir une allégorie de l'avant-garde esthétique.

Marinetti avait déjà consacré au véhicule moderne deux textes : un poème en vers libre « À mon pégase » d'abord intitulé « À l'automobile » en 1905, et un court récit « La Mort tient le volant... » ou « Le circuit de la Jungle » paru en 1907-1908<sup>45</sup>. Dans le prologue du manifeste, il en reprend des motifs majeurs : éloge de la vitesse et course folle contre la Mort. Et de raconter un accident d'auto dont il fut victime.

« [À la vue de] deux cyclistes [...] titubant devant moi [...], je me flanquai – vlan ! – cul par-dessus tête, dans un fossé... / Oh ! maternel fossé, à moitié plein d'une eau vaseuse ! Fossé d'usine ! J'ai savouré à pleine bouche ta boue fortifiante qui me rappelle la sainte mamelle de ma nourrice soudanaise ! / Comme je dressai mon corps, fangeuse et malodorante vadrouille, je sentis le fer rouge de la joie me percer délicieusement le cœur<sup>46</sup>. »

La « boue » « malodorante » du « fossé d'usine » joue un rôle positif dans cette farce symbolique de la régénération. Le poète poursuit la mise en scène héroï-comique de l'accident, comparant son automobile à « un grand requin embourbé » : « On le croyait mort, mon bon requin, mais je le réveillai d'une seule caresse sur son dos tout-puissant, et le voilà ressuscité, courant à toute vitesse sur ses nageoires<sup>47</sup>. » Motif burlesque, la culbute dans le fossé n'est pas ici une éventualité telle qu'elle était évoquée dans le texte de Mirbeau cité plus haut pour mettre un bémol à l'autocélébration enthousiaste de l'écrivain, mais un événement réel – présenté comme authentique – qui se situe à l'origine du manifeste. Dramatisant la mort et la résurrection de l'homme fortifié avec la machine, ce récit s'avance comme un mythe fondateur du mouvement artistique qui préconise la beauté de la vitesse mécanique et la rupture radicale avec le passé, deux mots d'ordre incarnés par l'automobile qui avance et accélère.

#### **1910. Gide contre l'automobile « anti-artistique »**

Après le manifeste du futurisme, la voiture moderne continue à susciter des débats. On a cité plus haut le commentaire ironique de Gide sur le style de *La 628-E8*. En 1910, il va jusqu'à exclure l'automobile du champ

## 36 La voix du regard n° 19

esthétique. Publié dans la *NRF*, son « Journal sans dates » est un texte polémique sous forme de réflexions générales s'inspirant de son récent voyage en auto dans le Midi ; il blâme le plaisir de la vitesse, prolongeant et explicitant pour ainsi dire la position de Gourmont, son rival littéraire qui, lui, s'était effacé derrière les deux « amateurs » fictifs<sup>48</sup>. Selon Gide, les sensations qu'on goûte en automobile sont « profondément inartistiques, anti-artistiques », même s'« il faut bien accorder qu'elles sont intenses et irréductibles ». Ou plutôt c'est parce qu'elles sont intenses qu'il les rejette. Autrement dit, elles sont ennemies du classicisme, Gide considérant ici que l'art est une recherche de perfection dans « l'équilibre et la mesure », opposés à « l'extrême ou la surenchère » qui, dit-il, « signalera le mieux notre époque »<sup>49</sup>.

On retrouve ici l'opposition hiérarchique entre la mesure et la démesure, utilisée par Gourmont, avec des variations potentielles : la modestie et l'insolence, l'ordre et le désordre, l'ancien et le moderne. Au principe de ces antinomies se trouve le caractère technique de l'automobilisme. Car Gide affirme : « Il n'y a d'art qu'à l'échelle de l'homme. L'instrument qui permet à l'homme de déborder sa mesure, d'excéder son agilité naturelle, échappe aux conditions de l'œuvre d'art ; aux conditions qui seules permettent l'œuvre d'art<sup>50</sup>. » L'initiateur de la *NRF* paraît ainsi circonscrire l'expérience esthétique dans les limites du corps humain « naturel » par rapport auquel tout « instrument » demeurerait à jamais extérieur.

Or, lisant ce « Journal sans dates », Alain-Fournier trouve la « théorie sur l'automobilisme » de Gide « moitié vraie, moitié fautive », s'expliquant ainsi dans une lettre à sa sœur, datée du 20 septembre 1910 : « Justement lorsque l'auto ou l'aéroplane se ré-ajustent à la mesure humaine, c'est là qu'ils sont beaux et qu'on sent leur "humanité" » ; il évoque une possibilité de décrire l'arrivée d'une auto dans un village, certes avec un certain « lyrisme » qui cependant se distingue du « lyrisme hâtif et futuriste de d'Annunzio », car, à son avis, « Gide n'a pensé qu'à celui-là »<sup>51</sup>.

Plusieurs remarques s'imposent. Sans doute, d'Annunzio vient de publier son roman, *Forse che sì, forse che no*, qui, ayant pour héros un aviateur, s'ouvre par un dialogue entre deux amants dans une automobile à toute allure<sup>52</sup>. Mais il convient de se rappeler ici la réaction antipathique de Gide à *La 628-E8*. Mirbeau affirmait la suprématie du dynamique (engendré par l'invention technique) sur l'immobile (représenté par les œuvres

d'art) et la primauté des sensations sur la raison, fusent-elles « pathologiques », opérant ainsi le renversement des valeurs entre l'art et la technique, au risque de brouiller la frontière entre le naturel et l'artificiel, l'organique et l'inorganique, l'humain et l'inhumain.

Pour résumer, Gide réaffirme son classicisme (qui ne dit pas son nom) aux dépens de son contraire qu'il appelle ici « l'impressionnisme ». Il ne cite aucun nom, ni de peintre, ni d'écrivain, mais on peut rappeler que Mirbeau est l'un des premiers à soutenir Monet. Toujours est-il que la portée du terme reste assez vague, car Gide le définit par « la vision rapide et superficielle » et l'excès « d'irrespect, d'inconsidération, d'inconséquence ». Il ne parle pas de « lyrisme », mais ne renierait pas l'adjectif « hâtif ». Voici sa conclusion : « L'œuvre d'art ne s'épanouit qu'avec la participation, la complaisance de tous les éléments vertueux de l'esprit<sup>53</sup>. » Il privilégie ainsi « l'esprit », ou la raison, quitte à négliger non seulement « l'instrument » technique mais aussi le corps ouvert aux impressions.

Notons ici une dernière variation symptomatique sur l'opposition originelle entre la mesure et la démesure : l'intelligence consciente d'elle-même contre l'instinct ou l'inconscient. On exclut ou intègre l'expérience de l'automobile dans la littérature selon qu'on refuse ou admire l'adaptation inconsciente de l'homme à la machine. Amateur enthousiaste de voyage en automobile, Maeterlinck s'émerveille de « l'aisance, la promptitude avec lesquelles il [l'instinct] se met au courant des inventions les plus complexes, les plus insolites de notre intelligence<sup>54</sup>. » C'est notre moi inconscient qui manie la technique.

### Proust ou la genèse d'un nouveau lieu commun

Si les tenants d'un certain classicisme tels que Gourmont et Gide tirent leurs arguments autophobes de l'opposition hiérarchisée « mesure / démesure », – qui se transforme en méditation/agitation, raison/sensation, conscient/inconscient –, les partisans de l'automobilisme détournent les représentations sociales contradictoires de leur pratique sportive – « destructrice / émancipatrice » – au service d'une autodérision (Mirbeau) ou d'une stratégie d'auto-légitimation (Marinetti). Que l'expérience de l'automobile soit réfutée au nom de la démesure (« l'intensité »), ou intégrée dans l'*ethos* du narrateur-auteur, les textes que nous avons examinés jusqu'ici, plus ou moins polémiques et satiriques, res-

*en voiture!*

tent tributaires de ces antinomies idéologiques. Or, dans le prolongement de ce contexte historique, *À la recherche du temps perdu* nous semble présenter un cas singulièrement complexe<sup>55</sup>.

Après un voyage en Normandie pendant l'été de 1907 dont il s'inspire pour les « Impressions de route en automobile », Proust écrit à un ami : « je suis devenu un "fervent de l'automobilisme" »<sup>56</sup>. Les guillemets semblent suggérer que son rapport avec cette nouveauté est ambigu, comme l'est sa position à l'égard de la modernité en général. Sa critique de l'idéologie du progrès permet de l'éloigner de Marinetti en le rapprochant en revanche quelque peu de Mirbeau<sup>57</sup>. Mais, bien entendu, sa pratique littéraire est irréductible à celle qu'illustre *La 628-E8*.

D'abord, singulière est son attitude vis-à-vis de l'automobile comme signe de l'amalgame de la vitesse et du progrès. Tandis que Mirbeau l'exploite à des fins d'autodérision et que Marinetti le transforme en un symbole stratégique de l'avant-garde, Proust dissocie l'idée de surenchère (de la vitesse ou de la violence) et l'image du nouveau véhicule qu'il utilise au contraire pour réfuter la conception progressiste et déterministe de l'histoire, notamment de l'histoire de l'art. Ainsi, dans *Sodome et Gomorrhe*, le narrateur critique la vision linéaire et avant-gardiste de Mme de Cambremer – pour qui Debussy est un « sur-Wagner encore un peu plus avancé que Wagner » – invoquant aussi l'exemple d'un échec de prophétie déterministe : « On disait qu'à une époque de hâte convenait un art rapide, absolument comme on aurait dit que la guerre future ne pouvait pas durer plus de quinze jours, ou qu'avec les chemins de fer seraient délaissés les petits coins chers aux diligences et que l'auto pourtant devait remettre en honneur<sup>58</sup>. »

Évoquée pour réfuter « l'illusion futuriste », l'automobile n'apparaît pas anti-classique chez Proust. Gide et Gourmont s'appuient sur l'opposition entre la mesure et la démesure pour justifier leur double refus : il s'agit de délégitimer l'auto-représentation pathologique de l'écrivain conducteur et de refuser aux sensations « intenses » de l'automobilisme tout intérêt esthétique. Il va de soi que Proust échappe à la première critique puisque s'il ne se met pas en scène, le narrateur de son roman ne rend pas non plus compte de son état psychologique dans un style délirant ou burlesque, l'enthousiasme sportif étant attribué à l'héroïne Albertine. Certes, dans la scène finale de *La Prisonnière*, il représente le héros faisant l'éloge des souvenirs de la

vitesse et de la force mécaniques (souvenirs évoqués par l'odeur de pétrole d'une voiture qui passe sous sa fenêtre) et rêvant ainsi de partir en auto avec une belle fille inconnue ; mais l'ironie typiquement proustienne veut que ce fantasme de libération soit vite anéanti, car, quelques pages plus loin, est révélé le départ inattendu et bouleversant d'Albertine que le héros aurait voulu cependant quitter. Cette mise en scène présente elle-même une critique de l'enthousiasme excessif, imputable à Maeterlinck l'automobiliste dont Proust imite le style<sup>59</sup>.

D'autre part, Proust associe l'automobile à la connaissance rationnelle (vertu classique) sans rejeter les sensations vertigineuses de la vitesse motorisée, transcendant ainsi l'antagonisme polémique des défenseurs du classicisme. Il s'agit d'une description générale et impersonnelle du voyage en automobile, en ce sens qu'elle ne met pas de personnage en scène mais seulement le véhicule et des repères géographiques personnifiés :

« les chassés-croisés de la perspective faisant jouer un château aux quatre coins avec une colline, une église et la mer, pendant qu'on se rapproche de lui, bien qu'il se blottisse vainement sous sa feuillée séculaire ; ces cercles de plus en plus rapprochés que décrit l'automobile autour d'une ville fascinée qui fuyait dans tous les sens pour lui échapper et sur laquelle finalement il fonce tout droit, à pic, au fond de la vallée, où elle reste gisante à terre »<sup>60</sup>.

Or c'est justement à travers ce mouvement apparemment désordonné et démesuré (« les chassés-croisés de la perspective ») que l'automobile donne l'impression de « découvrir » l'« emplacement » de la ville, de « le déterminer nous-même comme avec un compas, de nous aider à sentir d'une main plus amoureusement exploratrice, avec une plus fine précision, la véritable géométrie, la belle "mesure de la terre"<sup>61</sup>. » L'automobilisme ainsi représenté est à la fois rationnel et intense. Réalisés par la même machine, la géométrie rigoureuse et la phénoménologie hallucinatoire sont indissociables.

Enfin, Proust suggère que l'automobile a modifié l'art en changeant les dimensions du paysage<sup>62</sup>. N'a-t-il pas lui-même changé les dimensions du roman en le composant comme un vaste réseau dynamique qui ne se dévoile qu'au fil de la lecture ? L'automobile participe à ce renouvellement de la forme romanesque à double

## 38 La voix du regard n° 19

titre. D'abord, on voit bien qu'elle illustre une pensée du réseau puisqu'elle permet d'établir des liens entre les lieux qu'on croit isolés. De plus, rappelons-le, le roman de Proust est structuré par les deux « côtés » de la promenade autour de Combray que le jeune héros s'imagine d'abord incompatibles, avant de découvrir, vers la fin, qu'ils sont en communication l'un avec l'autre ; l'étude des manuscrits nous apprend que le romancier associe très tôt l'automobile à ce motif de la découverte géographique, donc à la composition globale de son œuvre<sup>63</sup>.

Ce n'est pas tout. L'image du réseau automobile est inscrite dans une série de métaphores de réseau qui constituent à leur tour un réseau à travers le roman, jusque dans *Le Temps retrouvé* où, matière de l'œuvre à venir, « la vie » est comparée à « un riche réseau de souvenirs [qui] ne laisse que le choix des communications » entre « le moindre point de notre passé et tous les autres »<sup>64</sup>. Proust consolide le réseau des métaphores réticulaires en assimilant la découverte par l'automobile de la configuration géographique à celle d'une autre structure relationnelle (des liens généalogiques entre les personnes rencontrées dans des situations différentes)<sup>65</sup>, ou encore en comparant à la composition idéale des « œuvres d'art achevées » les « espaces de [la] mémoire » du héros réorganisés par son apprentissage successif des relations généalogiques entre des « noms » de personnalités mondaines<sup>66</sup>. Or il écrit que dans ces espaces mentaux, les noms font des « chassés-croisés »<sup>67</sup>. L'expression, on s'en souvient, est utilisée dans le passage cité plus haut sur la perception du paysage en mouvement (« les chassés-croisés de la perspective »). Même les sensations vertigineuses prennent part à la composition de ce roman-réseau qu'on est invité à lire comme le héros voyage en auto aux environs de Balbec.

L'automobile aura peut-être ainsi révélé un autre aspect de la modernité de la *Recherche*, contribuant à la genèse d'un nouveau lieu commun – familier aux lecteurs du XXI<sup>e</sup> siècle que nous sommes –, celui de l'œuvre littéraire comme réseau ou mieux : hypertexte<sup>68</sup>.

en voiture!

- 1 Filippo Tommaso Marinetti, « Fondation et manifeste du futurisme », in Giovanni Lista (éd.), *Futurisme. Manifestes - Documents - Proclamations*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1973, p. 85-89, ici, p. 87.
- 2 Voir Catherine Bertho Lavenir, *La Roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, « Le champ médiologique », 1999, p. 157-215. Voir aussi Christophe Studeny, *L'Invention de la vitesse : France, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, « Bibliothèque des Histoires », 1995, p. 291-337 ; Pierre-Lucien Pouzet, *L'Automobile autrefois. Une difficile adoption*, Lyon, Éditions Horvath, 1996.
- 3 Dès 1902, le futur créateur du gentleman-cambrioleur publie dans *L'Auto* une série de contes sportifs. La plupart de ces contes sont réunis dans *Gueule-Rouge 80 chevaux*, Paris, Ollendorff, 1904. Voir la biographie suivie d'une bibliographie chronologique : Jacques Derouard, *Maurice Leblanc. Arsène Lupin malgré lui*, Paris, Séguier, 1989 ; Atlantica, 2001 (2<sup>e</sup> éd. revue et corrigée).
- 4 Le sous-titre d'un livre de Tristan Bernard est à cet égard significatif : *Les Veillées du Chauffeur. Contes, essais, récits de voyages*, Paris, Ollendorff, 1909.
- 5 Pour les références de *La 628-E8* (Paris, Fasquelle, 1907), nous utilisons l'édition critique établie par Pierre Michel : Octave Mirbeau, *Œuvre romanesque*, vol. 3, Paris, Meta Éditions, 2001, p. 285-611.
- 6 Remy de Gourmont, « Dialogues des Amateurs, LI. – Sports », *Mercure de France*, 16 décembre 1907, p. 678-681. Cité par Jacques Noiray, *Le Romancier et la machine*, t. II, Paris, José Corti, 1982, p. 388, n. 42.
- 7 Catherine Bertho Lavenir, *op. cit.*, p. 176-177 : « Le tournant est l'année 1907. En quinze ans, l'automobile s'est imposée comme moyen de transport et de voyage à travers un échange permanent entre ingénieurs, constructeurs, sociétés scientifiques, clients et journalistes. »
- 8 Voir Claude Pichois, *Vitesse et vision du monde*, Neuchâtel, Éditions de la Baconnière, 1973, p. 89. Le texte de Proust est repris sous le titre de « Journées en automobile » dans *Contre Sainte-Beuve*, précédé de *Pastiches et mélanges* et suivi de *Essais et articles*, éd. Pierre Clarac et Yves Sandre, Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1971, p. 63-69.
- 9 Comme *La 628-E8* contenait un chapitre sur « la mort de Balzac » qui fit scandale avant d'être supprimé *in extremis*, on pourrait supposer qu'elle attira l'attention de ce grand lecteur de *La Comédie humaine* que fut Proust. Toujours est-il qu'on ne sait s'il a jamais réellement lu un ouvrage de l'académicien Goncourt qui meurt en 1917, deux ans avant l'attribution du prix au deuxième tome de son roman, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*.
- 10 L'éclat fut tel que l'un des plus jeunes visiteurs, Michel Leiris, s'en souviendra, plus de quarante ans après, comme « du premier Salon de l'automobile ». Voir *Fourbis* [1955], *La Règle du jeu*, éd. Denis Hollier et al., Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 2003, p. 384, n. 40.
- 11 « L'Auto et les artistes », *Les Annales politiques et littéraires*, n° 1274, 24 novembre 1907, p. 491-493. On compte onze réponses et quinze personnalités en photo avec leur voiture. Le journaliste introduit ainsi l'article : « Car l'automobile est presque une création nationale [...]. Aussi est-ce la marque française qui a le plus de succès à l'étranger. [...] À voir les voitures françaises, on devient tout de suite automobiliste. Voilà pourquoi nous comptons tant d'écrivains et d'artistes amateurs passionnés de l'automobile. L'automobile ne permet-il pas aux artistes de réaliser leurs rêves, leurs caprices, leurs fantaisies et aux écrivains de fouiller plus profondément l'humanité, en les transportant au cœur de tous les pays, parmi toutes les races et toutes les nationalités ? » L'automobile est au masculin selon l'usage instauré et discuté de l'époque.
- 12 Les citations de ce paragraphe se trouvent dans *ibid.*, p. 491-492.
- 13 Ces motifs se retrouvent dans une pochade publiée dans un autre numéro de la même revue, qui se termine par cette prière ironique aux chauffeurs : « Écrasez-nous sans qu'on le sente ! » (Louis Legendre, « Plus vite !... », *Les Annales politiques et littéraires*, n° 1272, 1907, p. 444.)
- 14 Dès 1903, lors de la course Paris-Madrid, Léon Bloy utilise les mêmes arguments : « tout automobiliste ambitieux est un assassin avec préméditation » (Léon Bloy, *Le Journal*, t. I : 1892-1907, éd. Pierre Glaudes, Paris, Robert Laffont, « Bouquins », 1999, p. 484 ; c'est Bloy qui souligne). Notons cependant un décalage entre les dégâts réels et leur perception, suite à la nouveauté de la cause et aux effets médiatiques des accidents souvent mortels, notamment dans les courses. Ce n'est qu'après la guerre de 14-18 que commence « l'ère de la normalisation de la mort motorisée » ; et avant la guerre, la police ne dispose pas de moyens de transport rapides (Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 323-325). La fameuse affaire de la Bande à Bonnot se déroule en 1911-1912.
- 15 « L'Auto et les artistes », art. cit., p. 492. Romancier et journaliste, Michel Corday (1870-1937) publie chez Fasquelle deux recueils de contes humoristiques sur ce sujet : *Monsieur, Madame et l'auto* (1907) et *Plaisirs d'auto* (1909).

- 16 La réponse d'un certain docteur Deval (*ibid.*, p. 493).
- 17 Voir *La 628-E8*, p. 300. Voir aussi Marcel Proust, « Journées en automobile », art. cit., p. 68 : « Mais surtout de ce voyageur, ce que l'automobile nous a rendu si précieux, c'est cette admirable indépendance qui le faisait partir à l'heure qu'il voulait et s'arrêter où il lui plaisait. »
- 18 « L'"Auto" et les artistes », art. cit., p. 492. Dramaturge, romancier, naturalisé français, Henry Kistemaekers (1872-1938) est le premier fils de l'éditeur belge du même nom qui publia des ouvrages socialistes et des romans naturalistes, et l'auteur de *Will, Trimm et Cie. Le roman comique de l'automobilisme* (1907), *Monsieur Dupont Chauffeur. Le nouveau roman comique de l'automobilisme* (1908) et *Lord Will aviateur et autres histoires pour en finir avec le roman comique de l'automobilisme* (1911), composés chacun d'un court roman (donnant le titre au volume), de contes ou d'essais, tous les trois publiés chez Fasquelle, comme beaucoup d'autres « littératures automobiles » que nous avons consultées.
- 19 La première prophétie est citée au début de l'histoire d'une panne dans la campagne, qui, en attente de secours, finit par une partie du bridge entre les riches voyageurs – un avocat d'assises, sa femme et leur amie (duchesse et mécène) – et leur chauffeur. La prédiction utopique est ainsi ridiculisée par cette réalisation inoffensive sur laquelle ironise l'auteur (Kistemaekers, « Le quatrième » [2 mai 1908], *Lord Will Aviateur, op. cit.*, p. 160-163). Puis, il refuse le deuxième pronostic en blâmant l'égoïsme du chauffeur peu solidaire au moment de la panne des autres (« Solidarité » [9 mai 1908], *ibid.*, p. 164-167).
- 20 Pour le sarcasme de Gourmont contre l'automobilisme et le livre de Mirbeau, voir Paul Léautaud, *Journal littéraire*, t. 1, novembre 1893-juin 1928, Paris, Mercure de France, 1986, p. 441 (mercredi 20 novembre 1907) et p. 450 (mercredi 27 novembre 1907).
- 21 Gourmont, art. cit., p. 679. Nous renvoyons à la pagination de la revue, encore que le texte soit repris dans *Nouveaux Dialogues des Amateurs sur les choses du temps 1907-1910* (Épilogues, V<sup>e</sup> série), Paris, Mercure de France, 1910, p. 48-55.
- 22 Notons qu'ici, le problème de classification générique paraît secondaire, même s'il est légitime de se demander si *La 628-E8* est un « roman ». On dirait plutôt un récit de voyage ou un essai. Les spécialistes de Mirbeau tendent cependant à y voir une déconstruction du genre romanesque ; la notion anachronique « autofiction » pourrait s'appliquer à cette œuvre (peut-être au double sens du terme).
- 23 *La 628-E8*, p. 290.
- 24 Les citations de ce paragraphe sont dans un passage de *La 628-E8* (p. 287-288), que Mirbeau donne en guise de réponse aux *Annales politiques et littéraires* (art. cit., p. 491).
- 25 *La 628-E8*, p. 287 et p. 288.
- 26 Gourmont, art. cit., p. 679 : « On part, on arrive, on repart, on arrive, on revient, on repart, et toujours de même. C'est ce qu'on appelle, à cette heure, la vie intense. L'intensité de la vie se mesure par une formule. Elle est en raison directe de la vitesse et de la durée. Il faut aller très vite ; et cela pendant le plus longtemps possible. »
- 27 *Ibid.*, p. 680-681.
- 28 On s'inspire ici des réflexions sur les « couples philosophiques » de Chaïm Perelman (voir notamment : « Classicisme et romantisme dans l'argumentation », *Rhétoriques*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 1989, p. 221-233). Voir aussi Marc Angenot, *La Parole pamphlétaire. Contribution à la typologie des discours modernes*, Paris, Payot, 1982, p. 111-125 (« Couplages notionnels »).
- 29 Gourmont, art. cit. p. 680.
- 30 Dans un dialogue imaginaire, Kistemaekers cite un propos analogue dont il démonte l'argument en rappelant que pour voir le pays, les automobilistes disposent de plus de temps que les voyageurs de jadis qui se déplaçaient lentement. « Les Aveugles » [8 décembre 1909], *Lord Will aviateur, op. cit.*, p. 287-290.
- 31 Tristan Bernard présente un démenti sous forme de conte humoristique. Il lui arrive de voyager en auto avec un curieux personnage qui lit un volume avec beaucoup d'attention tout au long du trajet sans jeter un œil sur le pays – qu'il dit d'ailleurs ne pas connaître –, même pendant un petit arrêt causé par l'éclatement d'une chambre à air, même quand les autres visitent la ville où ils font étape, même après le dîner. Qu'est-ce qu'il lit ? On l'aura peut-être deviné : un récit de voyage en automobile. Voir Tristan Bernard, « Les Joies de la lecture », *Les Veillées du Chauffeur, op. cit.*, p. 126-133.
- 32 *La 628-E8*, p. 299. Les citations suivantes se trouvent dans la même page.
- 33 Voilà la description qui annonce de loin *L'Homme pressé* (1941) de Paul Morand.

on voit avec !

- 34 *La 628-E8*, p. 303.
- 35 Gourmont, art. cit., p. 680. M. Desmays dit plus haut que les automobilistes sont « un peu moins intéressants que la petite fille qui saute à la corde et qui crie : "Du vinaigre ! Du vinaigre !" » (*ibid.*, p. 679). Voir aussi Léautaud, *op. cit.*, p. 450 : « Gourmont déclarant l'automobilisme une chose stupide, le plaisir de l'automobile une chose stupide, etc., etc... comparant Mirbeau à un enfant qui a un nouveau jouet et ne fait plus qu'en parler (pas mal comme image !) ».
- 36 Gourmont, art. cit., p. 679. À cette tirade de M. Desmays, M. Delarue répond sèchement : « C'est vous qui m'ahurissez. » Nous corrigeons deux coquilles apparentes : « compesez » en « composez » et « tournibule » en « tourneboule ».
- 37 Voir *La 628-E8*, p. 504-506.
- 38 Voir Anne-Cécile Pottier-Thoby, « *La 628-E8*, opus futuriste ? », *Cahiers Octave Mirbeau*, n° 8, 2001, p. 106-120, p. 117. Voir aussi *La 628-E8*, p. 505, n. 158.
- 39 *La 628-E8*, p. 504-505.
- 40 Gide, *Journal*, t. I. 1887-1925, éd. Éric Marty, Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1996, p. 582 (à la date du 8 décembre 1907).
- 41 *La 628-E8*, p. 505.
- 42 La Fontaine, *Clymène* : « Il me faut du nouveau, n'en fût-il point au monde. »
- 43 *La 628-E8*, p. 506.
- 44 Voir *La 628-E8*, p. 508 : « Depuis que je sentais le sol, sous mes pieds, mes idées d'automobiliste se brouillaient... Et déjà je commençais à me demander, non sans quelque terreur, si, réellement, j'étais bien le Progrès et le Bonheur. »
- 45 Repris dans *La Ville charnelle*, Paris, Sansot, 1908, p. 169-172 et p. 223-229. Voir aussi Pär Bergman, « *Modernolatria* » et « *Simultaneità* ». *Recherches sur deux tendances dans l'avant-garde littéraire en Italie et en France à la veille de la Première Guerre mondiale*, Uppsala, Svenska Bokförlaget/Bonniers, 1962, p. 44 sq.
- 46 « Fondation et manifeste du futurisme », art. cit., p. 86.
- 47 *Idem.*
- 48 André Gide, « Journal sans dates », *La Nouvelle Revue française*, n° 21, 1<sup>er</sup> septembre 1910, p. 336-341, ici p. 340 : « Les jeunes gens que j'ai connus les plus fanatiques d'automobilisme étaient aussi bien les moins curieux de voyages. Le plaisir n'est plus ici de voyager, ni même d'arriver vite dans tel lieu, où du reste plus rien n'attire ; mais bien précisément d'aller vite. ». Le texte, légèrement remanié, est repris dans *Journal*, t. I, *op. cit.*, p. 645-646.
- 49 *Idem.* Pour la prise de position, sans doute plus complexe, de Gide dans le débat contemporain autour du classicisme, voir Éric Marty, « Gide et les "classiques" », [www.fabula.org/atelier.php?Gide\\_et\\_les\\_%22classiques%22](http://www.fabula.org/atelier.php?Gide_et_les_%22classiques%22) (page mise à jour le 4 octobre 2005)
- 50 *Idem.*
- 51 Jacques Rivière et Alain-Fournier, *Correspondance 1904-1914*, nouvelle édition entièrement revue et complétée par Alain Rivière et Pierre de Gaulmyn, préface et notes de Pierre de Gaulmyn, t. II : juin 1907-juillet 1914, Gallimard, 1991, p. 408.
- 52 Voir Gabriele D'Annunzio, *Forse che sì, forse che no*, trad. Donatella Cross, Paris, Calmann-Lévy, 1910, notamment p. 4-10.
- 53 Dans la version définitive du *Journal*, « complaisance » devient « connivence ». Le texte de la NRF se termine par une phrase, ensuite supprimée : « Mais qu'importe ici l'œuvre d'art ! Tout sacrifice est une libération. »
- 54 Maurice Maeterlinck, « L'Accident », *L'Intelligence des fleurs*, Paris, Fasquelle, 1907, p. 237-253, ici, p. 246. Voir aussi son court essai : « En automobile », *Le Double Jardin*, Paris, Fasquelle, 1904, p. 51-65. Proust laisse un pastiche inachevé de ces deux textes (*Contre Sainte-Beuve*, *op. cit.*, p. 197-201).
- 55 Nous reprenons ici quelques éléments de notre article publié en japonais : « Proust et l'esthétique du voyage en automobile : de "l'art d'une époque de hâte" au roman comme "réseau" », *Bulletin d'études de langue et littérature françaises*, Tokyo, Société de Langue et Littérature Françaises du Kanto, n° 14, 2005, p. 179-192.
- 56 Proust, *Correspondance*, éd. Philip Kolb, Paris, Plon, 21 vol., 1970-1993, t. VII, 1981, p. 296, lettre à Antoine Bibesco [octobre 1907].
- 57 Voir Pierre Michel, « Octave Mirbeau et le concept de modernité », *Cahiers Octave Mirbeau*, n° 4, 1997, p. 11-32.
- 58 *À la recherche du temps perdu*, éd. Jean-Yves Tadié et al., Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 4 vol., 1987-

## 42 La voix du regard n° 19

89, t. III, p. 210. Cette édition sera désormais désignée par *RTP*. Une phrase analogue se trouve dans t. IV, p. 467. Voir aussi Antoine Compagnon, *Proust entre deux siècles*, Paris, Seuil, 1986, p. 257-297 (« Mme de Cambremer, née Legrandin, ou l'avant-garde à rebours »).

59 Cf. *RTP*, t. III, p. 912-913 et Wolfram Nitsch, « Fantômes d'essence. Les automobiles de Proust à travers l'histoire du texte », in Rainer Warning et Jean Milly (dir.), *Marcel Proust. Écrire sans fin*, Paris, CNRS Éditions, 1996, p.125-141 (trad. Isabelle Vodoz), p. 137.

60 *RTP*, t. III, p. 394. La connotation érotique de ce passage est indéniable : « automobile » est ici masculin (« il fonce ») et « ville », féminin.

61 *Idem*.

62 *RTP*, t. III, p. 385 : « Nous exprimons la difficulté que nous avons à nous rendre à un endroit, dans un système de lieues, de kilomètres, qui devient faux dès que cette difficulté diminue. L'art en est aussi modifié, puisqu'un village qui semblait dans un autre monde que tel autre, devient son voisin dans un paysage dont les dimensions sont changées. »

63 Voir *RTP*, Esquisse LIII [Les deux « côtés » de Combray], t. I, p. 811 ; Esquisse LVI [Proximité des deux « côtés »], t. I, p. 840 ; t. III, p. 386, n. 1. et p. 394, var. a.

64 *RTP*, t. IV, p. 607.

65 Voir *RTP*, t. III, p. 393-394.

66 *RTP*, t. II, p. 826 : « Ainsi, les espaces de ma mémoire se couvraient peu à peu de noms qui, en s'ordonnant, en se composant les uns relativement aux autres, en nouant entre eux des rapports de plus en plus nombreux, imitaient ces œuvres d'art achevées où il n'y a pas une seule touche qui soit isolée, où chaque partie tour à tour reçoit des autres sa raison d'être comme elle leur impose la sienne. »

67 *RTP*, t. II, p. 829 : « La mobilité nouvelle dont me semblaient doués tous ces noms, venant se placer à côté d'autres dont je les aurais cru si loin, [...] ces chassés-croisés qu'ils faisaient dans mon esprit [...] ».

68 Voir Italo Calvino, *Leçons américaines. Aide-mémoire pour le prochain millénaire* [1988], trad. Yves Hersant, Gallimard, « Folio », 1994, p. 163-194 ; Antoine Compagnon, « Un classique moderne », *Le Siècle de Proust, de la Belle Époque à l'an 2000*, Magazine littéraire, hors-série n° 2, 2000, p. 7-8.