

LA 628-E8 : LA VOITURE, LE PROGRES ET LA POSTMODERNITE

« Aujourd'hui, le progrès ne possède plus son sens originel de destination ou de limite téléologique (tel le Royaume des Cieux ou une société sans classes sociales) vers laquelle il est dirigé ; il est simplement devenu une partie de la société de consommation... Le progrès ne semble plus mener nulle part ailleurs que vers la création de conditions selon lesquelles plus de progrès est toujours possible sous une apparence toujours renouvelée. Ce progrès circulaire, où le progrès mène toujours à plus de progrès, efface le sens même du progrès en tant que mouvement en avant dans l'histoire et celui du nouveau progrès en tant que différence qualitative de ce qui le précède, produisant ainsi une expérience de "la fin de l'histoire". »¹

Le but de cet article est d'examiner un récit, *La 628-E8*, publié au début du siècle, en 1907 précisément, en vue de ré-étudier ses implications esthétiques, politiques modernes dans un cadre contemporain, ou postmoderne. L'intérêt critique et philosophique de cette relecture réside dans l'analyse de ce qui se ramène à des signifiants de progrès, d'optimisme, de foi, très en relation avec le contexte historique et leur détermination subséquente sous des formes nouvelles de domination, d'illusion et de nihilisme.

Quand on parle de postmodernisme, c'est autant le suffixe *-isme* que le préfixe *post* qui mérite attention. On pourrait décrire le postmodernisme comme étant le terme collectif utilisé pour traiter le postmodernisme à la fois en tant que « *terme d'histoire sociale et intellectuelle* », ce que Gilbert Adair a appelé « *la corne transitionnelle de l'histoire sociale, culturelle, économique et idéologique, un moment de suspension... le dernier sursaut du passé* »², en un mot, l'ère de la postmodernité, et aussi en tant que mouvement artistique suivant celui des modernistes de la première partie de ce siècle. Je ferai appel à ces deux interprétations, mais surtout à cette dernière, qu'il faudra également définir en répondant à cette question : qu'est-ce que la modernité ?

Implicite dans le concept de modernité se trouve le triangle de la raison, de l'émancipation et du progrès. Gianni Vattimo, cité plus haut, utilise le mot modernité pour « *évoquer la période qui s'étend de Descartes à nos jours* ». Les traits caractéristiques de la modernité, tels qu'il les décrit, sont « *ceux de la culture positiviste et historiciste de l'Europe du milieu à la fin du 19ème siècle* »³. De la même manière, Michel Foucault cible l'idéologie du progrès historique commençant dès le siècle des Lumières, mais où Vattimo voit la postmodernité comme une expérience de fin de l'histoire et non comme le renouveau d'une nouvelle phase du processus historique, Foucault voit l'ère postmoderne comme une continuation du progrès sous une nouvelle apparence : « *L'humanité ne progresse pas graduellement de combat en combat jusqu'à atteindre une réciprocité universelle, où la loi remplace finalement la guerre : l'humanité*

installe chacune de ces violences dans un système de règles et ainsi procède de domination à domination »⁴.

D'après ces deux interprétations, il est clair que la postmodernité ne s'affranchit pas de la modernité : soit elle en prolonge la fin, soit elle en fournit une version mise à jour destinée à la consommation commune et postmoderne. Il est également clair qu'un des soucis majeurs des postmodernes est le sujet du progrès. À la lumière de cela, j'ai décidé de considérer un récit qui signale, d'un côté, l'esprit de la modernité dans son éloge de l'automobile, mais qui, de l'autre côté, annonce la fin du processus de modernité dans les associations nihilistes sous-jacentes des effets de la vitesse et du progrès. En bref, j'espère replacer « l'esprit nouveau » du début du 20^{ème} siècle, et son accentuation de la vitesse et sa perspective modifiée, dans un contexte de la fin du 20^{ème} siècle où, d'après les penseurs postmodernes, l'inertie, la vitesse au niveau zéro (le contraire du déplacement) sont devenus des symboles du progrès. On verra que le progrès ne se mesure pas à l'aune de ce qu'il deviendra (le messianisme évoqué par Apollinaire), mais par ce qu'il a, de fixe, par une fin qui est toujours en vue et qui détermine tout mouvement. Je commencerai par contextualiser le rôle de l'automobile dans la littérature du 20^{ème} siècle, puis je passerai à une analyse textuelle du récit de Mirbeau et je terminerai sur des observations basées sur une perspective plus contemporaine.

*

Dès avant 1900, la plupart des réalisations technologiques qui forment la majeure partie de notre communication sociale actuelle existaient déjà. En 1895, les rayons X furent découverts et le premier projecteur cinématographique fut inventé par les frères Lumière. En 1897, eut lieu le premier vol en avion et, en 1898, les époux Curie découvrirent le radium. Deux ans plus tard, en 1900, le métro de Paris fut inauguré. En 1900, Wilde et Nietzsche mouraient alors que, la même année, paraissait le premier guide Michelin. L'automobile avait déjà fait son apparition sur les routes et le nombre de particuliers possédant une voiture augmentait. Stephen Kern, dans son ouvrage *The Culture of Space and Time from 1888-1918* estime que, entre 1900 et 1913, la production d'automobiles passa de 3 000 à 100 000 unités⁵.

Les vingt premières années du 20^{ème} siècle reflètent de manière remarquable l'influence des avancées technologiques sur la littérature et les arts. La publication en 1913 de *Zone* d'Apollinaire, poème commencé en 1898, annonce cet âge de modernisation ; l'auteur y raille l'ascension du Christ vers le ciel en la comparant au décollage d'un avion dans le ciel, passionnément poursuivi par des prêtres exaltant l'hostie. L'éclipse de la chrétienté est à l'origine de l'apparition de la machine volante et de l'annonce de nouvelles découvertes. L'autosuffisance de la machine, qu'elle soit visuelle, « *la machine à vision* », nom donné au projecteur cinématographique par Virilio, où qu'elle soit volante, « *machine volante* » chez Apollinaire, ou encore qu'elle soit roulante, c'est-à-dire la voiture, concept inventé par Roussel et Mirbeau, suscitait non seulement la curiosité et l'innovation sous des formes artistiques nouvelles, mais contribuait également à de nouveaux modèles linguistiques en anglais de même qu'en français.

En Amérique du Nord, par exemple, le mot "automobile" a subi plusieurs transformations avant d'atteindre sa forme définitive : parmi les concurrents, on trouvait : « motorfly », « locomotive car », « autobaine », « autokinitic » et « electrobat ». En France, le débat

linguistique opérait à des niveaux différents. Dans le livre d'Ilya Ehrenbourg, *La Vie de l'automobile*, dont l'action se passe dans un Paris fin de siècle, l'arrivée de l'automobile dans les rues a été bien accueillie, mais la langue française tardait à s'adapter à la nouveauté de la technologie ; la voiture était décrite comme « *le véhicule sans cheval* ». Le débat s'opérait aussi au niveau du transfert de la terminologie domestique pour décrire l'automobile, d'où la référence au terme de « maison » pour parler d'une voiture. « *La maison à vapeur* » de Jules Verne et la « *maison roulante* » de Raymond Roussel en sont des illustrations évidentes. La dernière figura comme l'exemple le plus moderne du camping intégral dans la *Revue du Touring Club de France en 1910*.

À un autre niveau d'investigation linguistique se trouve la comparaison de l'automobile avec les humains et les animaux. Dans l'essai « En Automobile », tiré du *Double jardin* publié en 1908, Maurice Maeterlinck parle de l'automobile comme d'une « *bête merveilleuse* », et « *un monstre* » ; elle est même décrite comme à demi-humaine dans sa fidélité au genre humain, infiniment plus logique que l'imprévisible nature humaine : « *Me voici à la merci de la force mystérieuse, mais plus logique que moi-même.* »⁶ Maeterlinck indique également une autre influence innovatrice apportée au langage par l'automobile : l'invention de l'automobile correspondit à l'invention de nouveaux mots et d'expressions comme « l'allumage », défini comme « l'inflammation des gaz explosifs par l'étincelle électrique⁷. En se demandant comment de tels mots sont apparus, « *d'où sortent-ils ces mots qui naissent tout à coup, au moment nécessaire, pour fixer dans la vie les êtres ignorés d'hier ?* »⁸, il prend pour cible cet espace spontané, bizarre, mystérieux et interactif où sont nés le mot et son référent. À cet égard, l'apparition du code de la route, avec ses conseils aux conducteurs en cas d'urgence, d'accidents ou d'éclatement, vise les débuts de nouvelles innovations linguistiques, de même que de nouveaux codes de comportement pour les conducteurs envers les animaux, les limitations de vitesse et les autres conducteurs.

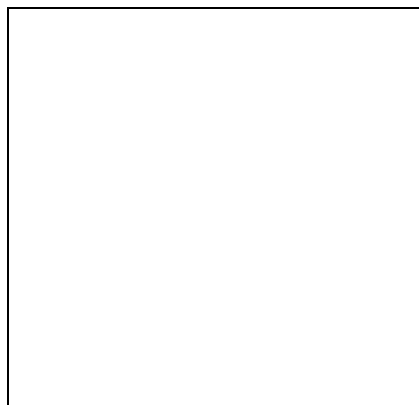
Le manifeste futuriste de 1909 intronisa la vitesse comme le nouveau dieu et l'automobile comme le triomphe sur un ordre ancien : « *Nous affirmons que la magnificence du monde a été enrichie par une beauté nouvelle, la beauté de la vitesse.* »⁹ Avec le Futurisme, l'automobile entre dans un nouvel âge dans lequel la machine elle-même se cache derrière ses associations avec la vitesse, la simultanéité, le dynamisme de la réalité et les sous-entendus sexuels suggérés par la relation du conducteur et sa voiture. Cette tendance vers l'érotique, à voir la voiture en tant qu'objet de désir sexuel, s'exprime parfaitement chez Roland Barthes : « *Dans les halls d'exposition, la voiture-témoin est visitée avec une application intense, amoureuse, c'est la grande phase tactile de la découverte, le moment où le merveilleux visuel va subir l'assaut raisonnant du toucher.* »¹⁰ Françoise Sagan conteste la féminisation séculaire de l'automobile, qui remonte au sobriquet de « la Grande Sœur » dont on l'avait affublée à la fin du siècle. Elle renverse la notion de l'automobile en tant qu'objet passif destiné à être caressé et la perçoit au contraire comme une expérience de la plénitude de l'existence : « *Celui qui n'a pas ressenti, tout en se livrant à ces tentatives toutes de survie, le silence prestigieux et fascinant d'une mort prochaine, ce mélange de refus et de provocation, n'a jamais aimé la vitesse, n'a jamais aimé la vie, ou alors, peut-être, n'a jamais aimé personne.* »¹¹ Malgré le contexte sexuel et existentiel, il est tout de même

intéressant à observer que chez Barthes et Sagan la qualité magique de la voiture est conservée, ce qui renvoie à son statut premier de déesse du progrès : Barthes affirme : « *Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques, je veux dire une création d'époque, conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image, sinon dans son usage, par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique.* »¹² Barthes préserve l'historicité de l'automobile en juxtaposant la prostitution de l'automobile à la fin du 20ème siècle à un ancien monde d'admirateurs rendus béats par la création de cet objet de préciosité proustienne.

*

Dans *La 628-E8*, ouvrage au titre inhabituel faisant allusion à la plaque d'immatriculation de sa voiture, Mirbeau décrit l'automobile de plusieurs manières. Une des premières métaphores utilisées est celle de la bête magique : « *Je ne peux pas me faire à l'idée qu'un jour, je ne posséderais plus cette bête magique, cette fabuleuse licorne qui m'a emporté sans secousses, le cerveau le plus libre, l'œil plus aigu, à travers les beautés de la nature, les diversité de la vie et les conflits de l'humanité.* » (*La 628-E8*, Paris : Série « Fin de siècle », 1977, 40)

La référence à la licorne est importante pour deux raisons : d'une part, elle témoigne du côté prophétique de l'automobile, la licorne ayant des associations religieuses dans sa représentation du Christ et de la parole de Dieu. D'autre part, elle indique le côté chimérique de cette nouvelle technologie ; la licorne, après tout, est une bête qui n'existe pas dont je noterai les implications plus tard. La deuxième métaphore utilisée c'est celle de la machine humaine : « *L'automobile m'est plus chère, plus utile, plus remplie d'enseignements que ma bibliothèque, où ces livres fermés dorment sur leurs rayons, que mes tableaux, qui, maintenant, mettent de la mort sur les murs, tout autour de moi, avec la fixité de leur ciel, de leurs arbres, de leurs eaux, de leurs figures... dans mon automobile, j'ai tout cela car tout est remuant, grouillant, passant, changeant, vertigineux, illimité, infini... J'entrevois, sans en être troublé, la dispersion de mes livres, de mes tableaux, de mes objets d'art.* » (*La 628-E8*, 40)

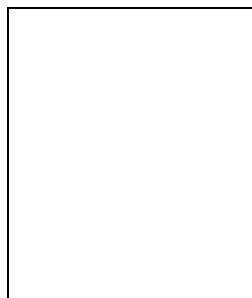


(Collection P.-H. Bourrelrier.)

L'idée de dispersion de Mirbeau est le point de départ d'une destruction de la Connaissance en tant qu'ART et une redéfinition de la connaissance en tant que Technologie, exprimée dans la polyvalence de la voiture. Depuis le début du récit, le statut de la

narration est menacé. Ce qui a commencé sous la forme d'un journal se transforme en rêve puis en rêverie, puis en réalité, puis en souvenir et s'achève sous la forme d'une série d'impressions. Cette confusion est le résultat d'un passage d'une narration définie par une progression linéaire à un autre niveau de narration contrôlée cette fois par la voiture-auteur. La distorsion des réalités peut être vue comme une tentative pour représenter une plénitude transmise par une expérience fragmentée. Cette supposition est risquée parce que Mirbeau se place à un niveau de commentateur de cette fragmentation ; comme quelqu'un manipulant l'interaction potentielle de la réalité consciente et inconsciente, mais sans aucune preuve d'un engagement total que le texte pourrait refléter dans son arrangement formel. La fonction du narrateur en tant que commentateur est de s'adresser à l'origine de cette confusion, à savoir l'automobile : « *Il y a des moments où le plus sérieusement du monde, je me demande quelle est, en tout ceci, la part du rêve et quelle est la part de réalité. Je n'en sais rien. L'automobile a cela d'affolant, qu'on ne sait rien, qu'on n'en peut rien savoir. L'automobile, c'est le caprice, la fantaisie, l'incohérence, l'oubli de tout.* » (La 628-E8, 47)

« *Impressions* » est le mot utilisé pour décrire cet état fluide ; il est évasif et vague. Ajouté à cet état d'incertitude, il y a l'impression d'une autorité partagée dans le contrôle narratif du récit. Cette fusion de l'humain et de la machine, une nouvelle *machine pensante*, fonctionne plus efficacement sur le niveau de langage. L'auteur conserve son identité sous la forme d'un « je » personnel auquel il attachera ensuite un verbe de mouvement automobile, d'où le signifiant « je » qui endosse une double signification en tant que registre de changement (« je » narrateur et sujet de phrase), mais aussi le « je » automobile, sujet d'une prise de pouvoir technologique : « *Au gré de souvenirs qui ne sont peut-être que des rêves, et de rêves qui ne sont que des impressions réelles, il est possible après tout que je vous mène de Cologne à Rotterdam, de Rotterdam à Hambourg.* » (La 628-E8, 48) et « *Je n'ai pu que rouler sur les routes comme un boulet sur la courbe de sa trajectoire.* » (La 628-E8, 48) Le but de cette union entre l'humain et la machine c'est de sous-estimer l'autorité traditionnelle et primordiale du narrateur omniprésent et omniscient. Cette union, donc, se fait au détriment de la présomption humaine à savoir ordonner et contrôler le mouvement. De même qu'au niveau structurel, il n'y a pas de progression linéaire dans le récit ; le récit n'est ni un voyage historique dans la tradition d'un Baedeker ni l'étude géographique d'un paysage rural ou urbain. Les prétentions à donner une étude sociologique ou démographique des différences entre des peuples ou des cultures ont été complètement laissées de côté.



Maurice Barrès,
par Rouveyre

La compartimentation de la réalité en points de vue séparés (sociologiques, historiques, politiques etc.) est, d'après Mirbeau, une distorsion de l'interaction des interprétations que la réalité autoproduite transmet dans sa multiplicité. La postmodernité implosive de cette perspective est menée encore plus loin dans l'effet de montage qu'effectue le récit ; il n'y a ni ordre reconnaissable ni perspective privilégiée par rapport à une autre. Cette perspective est arbitraire dans son commencement et, dans sa relation à d'autres perspectives, elle admet le conflit et la contradiction, pour lesquels le narrateur n'accepte aucune responsabilité, mais qu'il postule plutôt comme l'état naturel des choses. Pour Mirbeau, cela implique que la contradiction et l'inconséquence sont la fonction, d'un côté, d'un processus de désintellectualisation (la matérialisation de l'être humain, sa réduction à l'« état de la matière ») et, de l'autre côté, la contingence de la réalité : « *J'écrirai ceci au hasard de mes souvenirs et de mes rêves, sans trop distinguer entre eux. Vous y verrez souvent, j'imagine, des contradictions qui choqueront votre âme délicate et ordonnée, exaspéreront votre esprit, si pleine de forte logique... Qu'y faire?... c'est que je suis homme, comme tout le monde et rien des infirmités, des incohérences, des erreurs humaines, ne m'est étranger.* » (*La* 628-E8, 50) En minimisant la logique, et, par extension, la raison, Mirbeau dévalue leur tentative de systématiser la pensée d'après un ordre qu'il voit comme la production principale d'un seul organe, le cerveau, et qui réduit la signification d'autres organes en tant que registres de l'expérience. Il raille le culte de l'intellect en soulignant la contingence comme la norme, en l'opposant à la logique institutionnalisée.

L'attaque de Mirbeau contre l'intellect peut être vue comme une tentative de questionner la tradition logocentrique héritée du Siècle des Lumières, et, également, comme un retour au matérialisme d'un La Mettrie. Le culte de l'intellect prit une importance particulière en France au début de ce siècle après la parution dans *L'Aurore* du 14 janvier 1898, de la pétition *Manifeste des Intellectuels* en faveur de la révision de l'affaire Dreyfus. La réponse de Maurice Barrès souligna la présomption de ces « *aristocrates de la pensée* », comme il les appela, qui se vantaient de ne pas penser comme la vile populace (*Le Journal*, 1^{er} février 1898). On pourrait en déduire que la notion d'intellectualisme chez Barrès incorporait un plus grand composé humain/physique dans la veine d'un Renan : « *Le travail intellectuel n'a toute sa valeur que quand il résulte spontanément du besoin de la nature humaine.* »¹³ Zola et Barrès personnifiaient les différentes fonctions de l'intellectuel ; celui-là se voulait l'intellectuel défenseur, celui-ci le baromètre des sentiments du peuple. Dans ses *Scènes et doctrines du nationalisme*, Barrès s'affligeait de voir le déclin social et moral de la Troisième République en le qualifiant de processus de « *décérébration* », une image puissante suggérant un malaise rampant qui attaquait toute aspiration intellectuelle, mais aussi historique, nationale et religieuse. Cette « *décérébration* » se distingue du matérialisme de Mirbeau en ce sens que Barrès semble regretter la perte du cérébral et son despotisme, tandis que Mirbeau l'encourage activement.

De plus, pour Mirbeau, la notion de « *décérébration* » (au sens socio-politique) aurait des implications plutôt anarchistes et ainsi tout à fait distinctes de la politique nationaliste de Barrès. Dans le contexte de cette étude, l'idée de « *décérébration* » représente un indicateur positif et fiable dans la réévaluation de nos réponses à l'environnement. Je suggérerais que la *décérébration* n'impliquerait pas la perte de la

faculté mentale, mais serait un moyen de subordonner, dans un sens strictement matérialiste, le cerveau à une unité matérielle du corps dans lequel il n'y aurait pas de hiérarchie, seulement des forces d'énergie dans une oscillation mécanique. L'implication de cette approche matérialiste, pour qu'on puisse parler de postmodernité, est que la machine humaine, en tant que production autonome, fonctionne comme un rejet des concepts traditionnels du sujet, de l'identité et de la représentation (des structures imposées par la pensée occidentale) à travers sa liberté d'entremise, de communication et d'association. Gilles Deleuze présente la machine-désir comme la condition de la postmodernité ; elle franchit les frontières sociales, économiques, politiques et sexuelles, émettant des flots d'énergie, communicatifs dans leur pluralisme plutôt que ségrégatifs et répressifs.

Pour Mirbeau, l'esprit/l'intellect était ébranlé par l'impact d'autres fonctions et organes corporels comme l'estomac, le foie, le système digestif entier qui étaient des moyens importants d'adaptabilité ou de non-adaptabilité à un endroit. L'estomac en particulier réagit formidablement et immédiatement au climat, au transport, en fait à une multitude de circonstances, qui le transforment en interprète direct et fidèle des fluctuations d'une univers contingent : « *De même que tous mes semblables – qui se vantent, avec un si comique orgueil, de n'être que cerveau et tout ailes – j'ai un estomac, un foie, des nerfs, par conséquent, des digestions, des mélancolies et des rhumatismes, sur lesquels le soleil et la pluie, le plaisir et la peine exercent des influences ennemies... Selon que mes organes fonctionnent bien ou mal, il m'arrive de détester aujourd'hui ce que j'aimais hier, et d'aimer le lendemain ce que, la veille, j'ai le plus violemment détesté.* » (La 628-E8, 50-51) La destruction par Mirbeau du logocentrisme est basée sur une philosophie du matérialisme d'après laquelle l'être humain est explicable en termes de substances et de mouvement ; tous les processus psychiques sont sujets aux changements causés au système nerveux. À un moment, Mirbeau décrit l'effet ressenti quand on descend d'une voiture après avoir conduit pendant des heures. Au-delà de l'inconfort physique, le premier sentiment éprouvé est celui d'inconnu face à son environnement, et particulièrement face à la solidité des objets autour de soi, alors qu'on s'était habitué à être en mouvement : « *Les objets vous paraissent encore animés d'étranges grimaces et de mouvements désordonnés... On n'a que le souvenir, ou plutôt la sensation très vague, d'avoir traversé des espaces vides, des blancheurs infinies, où dansaient, se tordaient des multitudes de petites langues de feu.* » (La 628-E8, 48)

La vitesse renforce cette impression ; le mouvement de l'automobile répète exactement le mouvement de l'univers. Le mouvement de l'automobile est également un modèle contre lequel l'individu peut mesurer son propre mouvement interne et celui des mondes autour de lui. La vitesse de l'automobile se fond avec le mouvement individuel pour souligner la perpétuité du mouvement en tant que loi fondamentale de l'univers, d'où la défense par Mirbeau de la fascination du genre humain pour l'automobile. L'origine de cette fascination, affirme-t-il, réside dans cet instinct « *qui nous pousse à participer aux rythmes de la vie libre, ardente et vague* ». Cet instinct est décrit comme plus puissant que n'importe quelle résistance rationnelle : « *Son cerveau est une piste sans fin où pensées, images, sensations, ronflent et roulent, à raison de cent kilomètres à l'heure. Cent kilomètres, c'est l'étalon de son activité. Il passe en trombe, pense en trombe, sent en trombe, aime en trombe, vit en*

trombe. » (La 628-E8, 158) La vitesse procure la liberté géographique de se déplacer d'un point à un autre, et fournit aussi des exemples de liberté formelle à l'intérieur du texte. Dans un cadre temporel inclusif, annonciateur du surréalisme, le narrateur se trouve simultanément dans un musée, au bord d'une rivière et au milieu d'une rue animée. On peut retrouver les changements de lieu par le biais des indicateurs stylistiques qui informent le lecteur du moment auquel la géographie – et donc, le point de vue du narrateur – va changer : « *Je commence par les musées... l'instant d'après, sans trop savoir ce qui m'est arrivé, je me trouve longéant les canaux... maintenant, me voici sur deux places.* » (La 628-E8, 51) La vitesse est l'agent de ces compressions du temps et de l'espace. Elle a un rôle actif dans la distorsion du temps chronologique et de la distance réelle, créant une sorte de temps-plateau qui donne l'impression que le narrateur est partout à la fois.

Ainsi, l'automobile est une métaphore de l'exploration d'un nouvel espace de temps et d'une nouvelle dimension spatiale. Cependant, Mirbeau n'annonce que cela : il n'explore pas ce cadre temporel, ni les effets de croisement temporels/spatiaux. Dans ce sens, le récit n'est pas un texte *performatif*. Dans l'exemple cité plus haut et tiré du texte, l'effet principal de la vitesse est d'effacer tout passage détectable dans le temps et l'espace ; elle annule la réalité en érigeant de poteaux indicateurs entre lesquels il n'existe pas de route. La vitesse efface la progression linéaire et consciente. Ceci est en contraste total avec l'utilisation par Proust de la vitesse de l'automobile dans certains passages d'*À la Recherche du temps perdu*, notamment dans *Sodome et Gomorrhe*, où la sortie en voiture du narrateur en direction de Beaumont, en prenant des chemins détournés, est une avancée vers l'automobile en tant que métaphore pour une nouvelle intimité avec le passé. Alors que l'utilisation de la vitesse par Mirbeau est une compression à un minimum, au point même de disparaître (comme il est suggéré avec la prolifération de points de suspension dans le texte), Proust, lui, utilise la vitesse tout autrement : il magnifie l'apparence en déconstruisant précisément la notion de mouvement dans le temps et l'espace comme purement linéaire et en la remplaçant par une illusion/une fiction de linéarité, démontrant ainsi qu'il « *existe peut-être un univers où 2 et 2 font 5 et où la ligne droite n'est pas le chemin le plus court d'un point à un autre* »¹⁴.

Le concept de temps spatial de Mirbeau prend racine dans l'image spatiale et la fonction élémentaire de l'automobile et de ses composants mécaniques. Le mouvement circulaire de la roue dans l'air est une image spatiale appropriée pour exprimer l'idée du tourbillon des réalités explorées par le voyageur ; le volant de la voiture est une métaphore de la proximité et de l'union, cet espace physique où la distance géographique est potentiellement éliminée à travers ses mouvements circulaires. La fonction élémentaire de l'automobile repose sur l'assimilation de la voiture et de l'humain en tant qu'élément doté de sa propre volonté ; cela assure par suite sa trajectoire éternelle et indépendante. Pour Mirbeau, cette combinaison est une force nécessaire qu'on ne peut pas arrêter ; elle est le mouvement en avant du progrès : « *Puisque je suis l'Élément, je n'admets pas, je ne peux pas admettre, que le moindre obstacle se dresse devant le caprice de mes évolutions.* » (La 628-E8, 304) À la surface, il y a ici une insensibilité apparente, particulièrement de la part d'un auteur dont les sympathies politiques résident sans aucun doute du côté des opprimés sociaux et dont les campagnes en faveur

de l'anarchisme lui ont apporté plus d'isolement social et politique que de résultats tangibles. Mais, vu sous une autre optique, Mirbeau veut pousser la mission du progrès à tout prix, quels que soient les effets sur l'humanité. Telle est la signification positive qu'il attribue au progrès. L'apparente froideur, sinon l'arrogance, de cette proposition peut s'expliquer à travers une analogie politique ; s'il devait y avoir une autre forme de progrès socio-politique à la manière envisagée par Mirbeau (utopie anarchiste, par exemple), elle demanderait un retour au degré zéro, c'est-à-dire à une reconstruction élémentaire qui aurait des effets destructeurs sur toutes les formes de contrôle institutionnel déjà en place.

L'automobile est polyvalente en tant que signifiant de différentes approches de cette idée de progrès. Elle incarne la liberté de mouvement capricieuse, comme nous l'avons vu, mais elle produit également d'autres expressions de liberté ; d'un côté, pour Mirbeau, la liberté signifie la fuite hors de France et une tentative de reconsidérer les conditions de vie des Français au sein d'un contexte européen. Sa francophobie persistante est exprimée au travers de son éloge généreux de l'Allemagne, de son peuple résolu et travailleur et de ses industries surproductives, et dans son profond respect pour la Hollande et la forte conscience publique de son peuple. Le parisianisme de la Belgique, cependant, et particulièrement de Bruxelles est vivement regretté. Ce que toutes ces observations ont en commun, c'est le *vase communicant* de l'automobile, dont l'objet est de souligner ce qui manque en France. À cet égard, la liberté n'est pas seulement la fuite hors de France, mais plutôt un moyen de réévaluer la France de l'extérieur.

La liberté est aussi décrite comme une sensation physique éprouvée par Mirbeau quand il conduit : « *Cette sensation, tout à fait nouvelle, que de fois j'en goûtai la force et le charme, au cours de ce voyage exquis, où je retrouve constamment mon admiration... ma reconnaissance pour cette maison roulante, idéale, cet instrument docile et précis de pénétration qu'est l'automobile.* » (La 628-E8, 307) On apprécie encore plus la liberté apportée par le déplacement géographique quand on sait que le conducteur participe activement à ce déplacement. Il fait comme si la liberté était située physiquement dans le volant qui tourne : la liberté est physiquement remise dans les mains de l'individu. Cette mise au point égocentrique sur l'expérience de la liberté est contrebalancée par les réalisations collectives qu'elle produit au-delà ; l'automobile franchit les frontières, réunit les ressortissants étrangers, unit les différentes cultures à travers le langage automobile et un code de la route commun nommé « *la solidarité routière* ». L'automobile est le sujet des conversations entre Mirbeau et son énigmatique ami, le philosophe allemand, von B. La camaraderie entre les deux, qui, a peut-être pensé Mirbeau, aurait pu apparaître prophétiquement comme le moyen d'empêcher de futurs conflits, est basée sur leur respect mutuel des automobiles de chaque pays.

Le ton conciliant de von B. est le résultat, d'un côté, du fait qu'il représente la nation allemande qui a excellé dans la commercialisation de l'industrie automobile, et s'est propulsée au premier rang de l'industrie européenne et, de l'autre côté, de sa reconnaissance du fait que ce soit un Français qui a inventé l'automobile (estimation en réalité discutable) et de son éloge de l'esprit français pour son imagination, sa créativité et son plaisir du goût. Il célèbre le travail d'artiste opéré sur les voitures de la marque Mercedes, mais il affirme modestement qu'elle arrive derrière la

marque française : « *Elle ne vaut pas certainement vos grandes marques, ce qui, avec sa cherté, explique son succès chez vous... Elle ne vaut pas la massive et robuste Panhard, la Dietrich, ni l'admirable C.G.V.* » (La 628-E8, 328) Dans cet échange franco-allemand, le sociolecte de l'automobile est le langage de la paix, de l'éloge et de la tolérance.

Par l'intermédiaire de l'automobile, Mirbeau conduit également sa propre campagne politique et sociale européenne, au nom du progrès. Cette campagne opère à trois niveaux qui correspondent aux trois pays mentionnés précédemment, qui figurent dans ses voyages et qui forment le récit. La seconde halte hors de la France est la Belgique et le caractère belge est décrit comme étant profondément fier et indépendant, mais pas très différent de la mentalité que Mirbeau attribue aux Français. Ce qui différencie la Belgique de la France, c'est que sa similitude avec la France se situe à une échelle inférieure ; c'est un organe plus petit, affecté de la même maladie. Cette proximité, cependant, encourage Mirbeau à diffuser son anarchisme ; la ville historique de Rocroy provoque sa défense des radicaux pour leur dénonciation des capitalistes, des propriétaires, des banquiers et des principes du conservatisme. Il dénonce les griefs des Belges contre les anarchistes français qui ont essayé d'inspirer une nouvelle idéologie dans la main-d'œuvre belge. En accentuant l'importance du principe de redistribution des richesses pour abolir les grèves inefficaces, Mirbeau représente la main-d'œuvre comme étant irresponsable et manquant de perspicacité dans son refus de voir au-delà du salaire. La poignée d'anarchistes aliénés, d'autre part, sont vus comme les dirigeants d'une société future et juste, libérée des maux d'une monarchie putréfiée avec son « *nègre monstrueux et fétide, dont l'odeur de latrines, de bordel, vous prend à la gorge et vous fait tourner, soulever le cœur jusqu'au vomissement* » (La 628-E8, 131).

Un des bénéfiques pratiques de l'automobile est que, en tant que symbole de progrès, elle peut apporter la modernité sous la forme de toilettes plus conviviales dans les endroits les plus reculés du monde. Dans l'avènement de l'automobile, il y a l'idée optimiste selon laquelle les conditions de vie vont s'améliorer, les allocations sociales vont effacer la pauvreté, une nouvelle société égalitaire émergera où les femmes sortiront de leur cuisine pour sauter dans la voiture. L'automobile incarne tous ces espoirs car elle est l'expression la plus moderne de la force de progrès en route depuis le début des temps : « *L'automobile, c'est la force organisatrice et conquérante qui, entre autres bienfaits des montagnes, ripolinise les pensions de famille, perdues au fond des montagnes et distribue des cabinets à l'anglaise, avec la manière de s'en servir, dans les petits hôtels des provinces les plus reculées.* » (La 628-E8, 304) L'opposition au progrès, bien qu'elle soit forte, est décrite comme n'étant pas vraiment efficace. L'automobile rase la campagne sur sa trajectoire : « *Les poteaux télégraphiques eux-mêmes sont pris de panique ; les arbres ont le vertige... l'épilepsie semble convulser les maisons... et derrière le Jupiter, assembleur de poussières que je suis, la route se jonche de voitures brisées et de bêtes mortes.* » (La 628-E8, 305)

Le résultat projeté de cette destruction est la construction d'un nouveau paysage. Ce qui paraît être, au premier abord, un carnage inhumain et absurde, est en fin de compte pour le bien de la civilisation, ce que Mirbeau appelle paradoxalement « *la loi du meurtre* » ; le progrès représente une force autonome qui s'oppose à toute restriction. Le progrès, qu'il soit positif ou négatif, est inévitable

et Mirbeau voit comme un devoir en tant qu'automobiliste et comme le devoir de l'automobile en tant que prophète du progrès d'annoncer les changements, même contre la volonté des gens, même s'il signifie la mort. À cet égard, quand il compare la voiture à Jésus Christ, comparaison sacrilège s'il en est, cette comparaison est ancrée dans un système d'imagerie prophétique, dont un exemple a été l'allusion à la licorne et un autre à la glorification du Christ par les anarchistes fin-de-siècle en tant que figure de persécution : Ravachol, le célèbre anarchiste, était familièrement connu comme Saint-Ravachol : « Depuis Jésus, c'est toujours la même histoire. On se dévoue pour les hommes... Et ils vous lapident, la veulerie des temps ne permettant plus qu'ils vous crucifient... Mais non, il ne faut pas que leur stupidité m'empêche d'accomplir ma mission de Progrès... Je leur donnerai le bonheur, malgré eux ; je le leur donnerai, ne fussent-ils plus au monde. » (La 628-E8, 304-305)

La foi dans le progrès est confirmée par la description finale de la Hollande. Sa sérénité transparaît dans l'adaptabilité de l'automobile à ses routes étroites et ses tournants raides. L'automobile donne accès aux gens et à leur mode de vie par le biais de la proximité entre les routes et les lieux d'habitation (Amsterdam) et par la popularité de leurs voies publiques et de leurs places qui servent de lieux de rencontre : « Cette façon de voyager en auto, lente, interrompue par toutes sortes d'arrêts, est d'abord irritante... Cela devient vite un repos, même un plaisir. On se mêle ainsi beaucoup mieux à la vie des choses et à celle des gens... Ce qui est charmant et nouveau, en ce pays, c'est que partout, même sur la route, on est en contact perpétuel avec ses habitants. On les voit vivre, et l'on vit avec eux. On est chez eux. » (La 628-E8, 211) Mirbeau a vu la Hollande comme une utopie pour l'humain et pour la machine. Décrite comme le pays du bonheur, le pays de La Haye, l'avenir des relations internationales, l'avenir de la paix mondiale, la Hollande incarnait tout le potentiel humain du futur. Et la voiture ? *le modus operandi...*

*

La 628-E8 est donc très optimiste en ce qui concerne l'avenir. Politiquement, le récit prône une plus grande harmonie européenne, bien qu'il suive une idéologie anarchiste. Formellement, la « nouvelle beauté de la vitesse » reflète également des exemples d'innovation textuelle en donnant par endroits une représentation dynamique de la réalité qui fait écho à « un flux ininterrompu » bergsonien dans lequel les espaces temporels communiquent. Cependant, la critique déconstructive apportée par le matérialisme de Mirbeau



Fernand Charron.

met en doute la modernité en tant que système de progrès logique. En mettant en relief des aspects négatifs dans le concept du progrès, le matérialisme dévalorise le sens traditionnel du progrès en prévoyant la fin du projet de modernité et de progrès, ce qui a été appelé l'âge du postmoderne.

Plus haut, j'ai fait référence à la description de la voiture par Mirbeau comme étant l'« *incohérence, l'oubli de tout* », ainsi qu'aux effets ressentis quand on descend de voiture après des heures de conduite : « *la sensation très vague d'avoir traversé des espaces vides, des blancheurs infinies* ». Ailleurs, Mirbeau écrit : « *C'étaient des paysages, des villages, des villes, des côtes, que nous passions à toute vitesse, et dont j'étais sûr que nous ne les avions jamais rencontrés.* » (*La 628-E8*, 64) Jusqu'à maintenant, j'ai parlé de la vitesse en appui au matérialisme, et aussi en tant que dimension géographique et socio-politique du progrès. Ces associations positives et progressistes sont cependant menacées par une série d'allusions à la vitesse en tant que génératrice d'une « néantisation » de l'expérience, c'est-à-dire que la notion de vitesse est vue comme la disparition du mouvement, la vitesse réduite à un état d'inertie, avec l'abolition du temps et de l'espace, non pas à la manière d'un absolutisme futuriste (« *Le temps et l'espace sont morts hier ; nous vivons déjà dans l'absolu, parce que nous avons créé la vitesse éternelle et omniprésente* »¹⁵, mais plus à la manière d'un nihilisme nietzschéen.

Dans le discours de Mirbeau sur le progrès, il y a un métadiscours sur le déclin de ce dernier, que Gianni Vattimo, dans la citation de début, appela « *la fin de l'histoire* ». La description proleptique de la voiture sous les traits d'une licorne *mythique* et les associations nihilistes implicites pour le progrès, renforcent cette idée. Avec l'assimilation/la disparition du sujet traditionnel dans la machine, Mirbeau a également effacé l'expérience consciente et inconsciente, de même que la mémoire : « *Chaque fois que je m'arrête quelque part, n'importe où, et qu'il y a un peu d'eau, des arbres, des toits rouges, un grand ciel sur tout cela, et pas de souvenirs... j'ai peine à m'en arracher.* » (*La*

628-E8, 218) En conduisant, le « sujet » est transformé en nomade, ayant rompu avec la classification socio-politique et subjective et ayant renoncé à l'histoire. La condition postmoderne ressemble à celle d'une licorne à la Charles Swann qui ne peut sonder la profondeur, qui y renonce, qui perçoit le monde au niveau zéro, tel ce « voyageur », comme le déclare Mirbeau, « *qui passe quelque part et ne voit jamais que ce qui se voit* ». (La 628-E8, 99) Ici se trouve le triomphe de ce qui est seulement visible immédiatement sur ce qui peut être vu et reconnu éternellement et en profondeur.

De récentes observations postmodernes sur le temps et l'espace ont représenté la vitesse comme un objet, matérialisé sous les traits d'une télévision, d'une automobile, d'un immeuble de télécommunication ou même d'un appartement. Dans *L'Inertie polaire*, Paul Virilio examine la démystification de la vitesse dynamique de la perspective de mouvement suspendu : « *Avec la révolution du transport sur place on voit apparaître à côté des pièces spécialisées (cuisine, salle d'eau, bureau), un poste de contrôle destiné à gérer l'arrivée des données immédiates, l'appartement se dotant d'un tableau de bord, voire d'une cabine climatisée, poste de pilotage des images, réunissant les commandes et les télécommunications qui gouvernent, grâce aux organes moteurs, le voyage de l'immeuble.* »¹⁶ Ici la vitesse n'est pas vue comme un *continuum*, mais plutôt comme une immobilité. Jean Baudrillard décrit avec à-propos cette transformation de la vitesse en immobilité en référence à l'automobile dans son ouvrage *Le Système des objets* : « *La mobilité sans effort constitue un espace de bonheur irréel, de suspens de l'existence et d'irresponsabilité... La vitesse rend en quelque sorte à une immobilité sublime et à une contemplation.* »¹⁷

Les effets de l'analyse de Baudrillard ne sont pas uniquement physiques. Les implications philosophiques renforcent la disparition de la conscience pendant que l'on conduit, cet acte qui porte à ne penser à *rien*, à ne *rien* éprouver, à parvenir à l'indifférence totale, à savoir « *le charme amnésique* »¹⁸. Mirbeau renvoie à ce nihilisme sous-jacent en utilisant périodiquement la vitesse pour effacer toute trace de mimésis. Ceci est plus virulent vers la fin du récit quand, au milieu du grand optimisme de la modernité, une des connaissances de Mirbeau, Weil-Sée, minimise la grande course au progrès en anticipant un vide postmoderne : « *Nous n'arriverons à rien... nous sommes un siècle perdu... un siècle mort... si les hommes comme vous... mais oui... laissez donc la littérature... ses inutilités... ses frivolités... sa bêtise encrassante... Entrer résolument dans...* » (La 628-E8, 257-8) La partie la plus intéressante de cette citation est la phrase dont la fin est ouverte, « *Entrer résolument dans...* » Malgré les échos désespérés en ce qui concerne le futur, une alternative, encore qu'elle soit non-spécifiée et peut-être aussi désespérée, est laissée en suspension de manière ambiguë. On retrouve cette même ambiguïté des effets de la vitesse dans certains écrits postmodernes ; la grande vitesse semble aboutir à la disparition inexorable de la réalité et la décantation du visible dans le vide. Comme une métaphore de l'état de progrès dans lequel on retrouve notre période postmoderne, la vitesse et ses associations multiples apportent une fin à l'existence, un état d'invisibilité, un *continuum* invisible au-delà du visible. Sous cette lumière, le progrès, qui est généralement perçu comme un mouvement vers l'avant dans l'histoire pour le grand profit des civilisations futures, a atteint son apogée dans la postmodernité où le mouvement vers l'avant est devenu un mouvement latéral, où le

sujet a été aplati, dispersé, dématérialisé sous les effets de la vitesse et où l'optimisme a laissé sa place au nihilisme.

Les associations décérébrées du matérialisme de Mirbeau, avec son accent mis sur la perte de logique et de cohérence, a son corollaire dans un nihilisme postmoderne, où le monde est dépourvu de sens et où tout flotte dans un vide transparent. Dans une des digressions du récit, le narrateur décrit graphiquement la lente disparition de tous les pouvoirs de distinction, de toutes les appellations linguistiques précédemment acquises, de la profondeur en tant que grande dimension cachée où, pour les grands modernistes, le sens trouvait son fondement, ainsi que de toute dimension spatiale et de toute connaissance : « *Dans l'auto, c'est à peine si on a le loisir de comparer entre les feuillages différents... les arbres qui fuient, ce sont des arbres, sans plus... et ils galopent, galopent... Qu'importe s'ils s'appellent chêne, acacia, orme ou platane ? Ils galopent, voilà tout... ils accourent vers vous, se précipitent vers nous, dans un vertige. On dirait – tellement ils ont peur et ne savent plus ce qu'ils font – qu'ils vont entrer dans la voiture et la traverser. Ils ont tellement peur qu'ils ne sont même plus de la matière ; ils sont devenus des reflets, des ombres, et qui galopent. La plaine aussi s'immatérialise emportée dans un galop surnaturel... A-t-on le temps de penser, de rêver, de pleurer ? Au galop les petites joies attendrissantes, les petites douleurs qui larment et où se comptait l'enfantillage des souvenirs... D'ailleurs, sont-ce des joies, des douleurs, des souvenirs ?... On ne sait pas... on ne le sait pas plus que les arbres, on ne sait s'ils sont ormes, peupliers, hêtres ou saphoras... on ne sait rien... » (La 628-E8, 204) Le nihilisme de cet extrait se trouve au niveau de la disparition. La vitesse a rendu la réalité méconnaissable et a questionné la capacité même de l'être humain de croire en soi.*

Dans son ouvrage *Simulacres et simulation*, Baudrillard affirmait : « *Si c'est être nihiliste que d'être obsédé par le mode de disparition, et non plus par le mode de production, alors que je suis nihiliste. Disparition, apahansis, implosion, Furie des Verschwindens.* »¹⁹ Le nihilisme de Baudrillard est le produit de la perte de sens à une époque bouleversée par la domination du signe et « *où le sens et le message s'aplatissent dans un flot neutralisé d'informations, de divertissement, de publicité et de politique* »²⁰. La description que donne Mirbeau des effets de la vitesse transmise par l'automobile a une pertinence proleptique à l'époque baudrillardienne du simulacre et de la disparition ; un nihilisme même renforcé par des doutes sur la futilité de la littérature que Mirbeau envisageait de laisser tomber pour devenir marchand de fruits et de légumes.

Le progrès n'a pas le même sens aujourd'hui qu'au début du siècle ; à l'époque, ce mot indiquait un changement de proportions formidable, une force élémentaire qu'on ne pouvait plus arrêter. Aujourd'hui, le progrès nous semble être un dû, un acquis. Vattimo affirme que nous en revenons à attendre le progrès « *parce que, en termes théoriques, le développement de la technologie a été préparé et exécuté par la "sécularisation" de la notion même de progrès* »²¹. Avec les progrès technologiques et mécaniques, l'automobile n'est pas seulement devenue une nécessité pour les masses après avoir été un luxe réservé aux privilégiés, mais plus significativement, après avoir été un symbole de la foi dans l'avenir du progrès, elle est devenue un symbole de la foi dans la fin du progrès. Le but du progrès a été de créer les conditions pour plus de progrès, pour atteindre un nouveau but, voire *une destination*. La postmodernité a éloigné l'idée de destination du progrès. Elle a dégonflé le ballon du

progrès et du « sujet » de la modernité, et a différé toute nouvelle étape dans l'histoire ; bref, elle a postulé « la fin de l'histoire ». À cet égard, la postmodernité peut être vue comme une fascination et une obsession pour la disparition de l'histoire, et, pour Baudrillard et d'autres, conduire une voiture est une des manières par lesquelles cette disparition est mise en scène : « *Rouler crée une sorte d'invisibilité, de transparence, de transversalité des choses par le vide. C'est une sorte de suicide au ralenti, par l'exténuation des formes, forme délectable de leur disparition. La vitesse n'est pas végétative, elle est plus proche du minéral, d'une déflexion cristalline, et elle est déjà le lieu d'une catastrophe et d'une consommation du temps. Mais peut-être sa fascination n'est-elle que celle du vide, alors qu'il n'y a de séduction que du secret. La vitesse n'est que l'initiatique du vide.* »²²

Une lecture postmoderne de *La 628-E8* montre que les agents de disparition, de fin et de nihilisme ont déjà pris forme dans la représentation du progrès que donne Mirbeau. Cependant, ils restent dissimulés par l'illusion du progrès en tant que concept valorisant. En d'autres termes, la condition postmoderne se valide comme une fin naturelle et progressive de ce que le progrès a représenté sous la modernité. Certains écrivains, y compris Mirbeau, ont situé cette fin naturelle dans la mort. Avec la vitesse, la mort a été inventée, constate Virilio²³. Cette finitude non seulement amoindrit le progrès en tant que *continuum* en cours, mais elle corrobore une vision du progrès qui a déjà sa fin en vue, ce que Baudrillard a évoqué plus haut en parlant de la conduite comme d'« *un suicide au ralenti* ». Pour Françoise Sagan que j'ai citée au début, mourir au volant est attendu et même espéré dans « *un silence prestigieux* ». Chez Baudrillard, la voiture est l'équivalent d'une nouvelle subjectivité, assurée autant par son intérieur accueillant que par sa mortalité : « [L'automobile], *c'est tout ensemble le lieu toujours possible de l'accident, où vient culminer dans un hasard, un choc, parfois jamais réalisée, mais toujours imaginée, toujours involontairement assumée d'avance, cette intimité avec soi-même, cette liberté formelle qui n'est jamais si belle que dans la mort. Un compromis extraordinaire est réalisé ; celui d'être chez soi. La voiture est ainsi le centre d'une subjectivité nouvelle, dont la circonférence n'est nulle part, alors que la subjectivité du monde domestique est circonscrite.* »²⁴

Dans le livre *Crash*, récemment porté à l'écran, J.-G. Ballard avance l'idée de la mort par accident de voiture comme l'ultime raison d'être du genre humain : « *Avec nos blessures, nous fêtons la renaissance du mort et les blessures de ceux que nous avons vus agonisant au bord de la route et les mots imaginaires et les positions des millions de gens dont la mort est encore à venir.* »²⁵ Et finalement, il y a Mirbeau qui affirme que conduire une voiture, c'est se confronter à la mort : Ainsi il remarque qu'au marin et au chauffeur, « *il leur faut, à l'un, au volant de sa machine, comme à l'autre, à la barre de son navire, le même esprit de décision rapide devant l'obstacle soudain qui se dresse, la même froide tranquillité devant la mort.* » (*La 628-E8*, 162) Dans tous ces exemples, la mort est la seule constante. Ce que la postmodernité a apporté plus que tout à notre attention, c'est la disparition inexorable de la modernité et du progrès. Je me demande si Charles Baudelaire, le premier défenseur de la modernité, n'avait pas tout à fait compris cela dans sa définition de la modernité : « *La modernité, c'est le transitoire, le fugitif, le contingent, la moitié de l'art, dont l'autre moitié est l'éternel et l'immuable.* »²⁶

NOTES

1. Gianni Vattimo, *The End of Modernity : Nihilism and Hermeneutics in Postmodern Culture*, London : Polity Press, 1988, xix.
 2. Gilbert Adair, *The Postmodernist Always Rings Twice : Reflections on Culture in the 90's*, London : Fourth Estate, 1992, 7.
 3. Gianni Vattimo, *The End of Modernity*, xvii.
 4. Michel Foucault, in *Language, Counter-Memory and Practice*, Ithaca : Cornell University Press, 1977, 151.
 5. Stephen Kern, *The Culture of Time and Space from 1888 to 1918*, London : Weidenfeld and Nicolson, 1983, 113.
 6. Maurice Maeterlinck, "En Automobile", *Le Double jardin*, Paris : Charpentier, 1911, 52.
 7. Maeterlinck, *Le Double jardin*, 56.
 8. Maeterlinck, *Le Double jardin*, 57.
 9. Filippo Tommaso Marinetti, "The Founding Manifesto of Futurism", *Selected Writings*, trans. R.-W. Flint. London : Secker and Warburg, 1972, 41.
 10. Roland Barthes, "La Nouvelle Citroën", *Mythologies*, Paris : Seuil, 1957, 152.
 11. Françoise Sagan in *L'Art, la femme et l'automobile* by Gilles Neret. Paris : EPA, 1989.
 12. Barthes, *Mythologies*, 150.
 13. Ernest Renan, "Questions contemporaines", *Œuvres*, t. 1, 233.
 14. Marcel Proust, *Sodome et Gomorrhe*, v.2, Paris : Éditions de la Pléiade, 1005-6.
 15. Marinetti, *op. cit*, 41.
 16. Paul Virilio, *L'Inertie polaire*, Paris : Galilée, 1979, 29.
 17. Jean Baudrillard, *Le Système des objets*, Paris : Gallimard, 1978, 82.
 18. Baudrillard, *L'Amérique*, Paris : Grasset, 1986, 26.
 19. Baudrillard, *Simulacres et simulation*, Paris : Galilée, 1981, 233.
 20. Baudrillard in Stephen Best, Douglas Keller, *Postmodern Theory*, London : Macmillan, 1991, 121.
 21. Gianni Vattimo, *op. cit*, 7.
 22. Baudrillard, *L'Amérique*, 20.
 23. « *La vitesse est une cause de mort dont nous sommes non seulement responsables, mais plus encore créatures et inventeurs.* » Virilio, *L'inertie polaire*, 117.
 24. Baudrillard, *Le Système des objets*, 83.
 25. J.-G. Ballard, *Crash*, London : Jonathan Cape, 1974, 203.
 26. Charles Baudelaire, "le Peintre de la vie moderne", *Critiques d'art, Œuvres complètes*, v. 2, Eds. de la Pléiade, 1967, 695.
- Les traductions de citations anglaises sont faites par l'auteur.