

L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle

En un peu plus de quatre cents pages - dont cinquante pages de notes -, Christophe Studeny nous raconte l'évolution considérable de la vitesse des déplacements au cours de ces trois derniers siècles*. La lecture est plaisante, le texte fourmille d'anecdotes et les citations littéraires sont très nombreuses, trop nombreuses peut-être car on a parfois l'impression que l'ouvrage est organisé en fonction d'elles et non le contraire, à tel point que ce livre pourrait être intitulé "La vitesse dans la littérature française". Or les écrivains ne sont pas toujours les meilleurs témoins de leur temps, ce qui remet en cause une partie du corpus documentaire - par ailleurs quantitativement impressionnant - de l'auteur.

Adoptant un plan chronologique, il aborde successivement le cheminement de l'homme au pas puis son déplacement à cheval, en train, en automobile et enfin en avion, ce dernier étant trop rapidement analysé - seize pages contre cinquante-sept pages pour le train et quarante-six pages pour l'automobile. On peut apprécier le détachement progressif à l'égard des irrégularités du sol et de la boue qui rendaient les voyages fatigants et délicats. Ainsi, au XVIII^e siècle, on va chercher à "s'extraire du support visqueux et à rompre l'ancrage terrien" en réglementant la circulation, en protégeant les revêtements, en normalisant les routes, en alignant les tracés, en nivelant les reliefs et en perfectionnant les véhicules. Turgot et ses turgotines vont réduire parfois de moitié les temps de parcours entre Paris et la province, grâce à l'usage de voitures plus légères et surtout à la multiplication des relais. La ligne droite fait son apparition et déjà on voit poindre une certaine nostalgie du zigzag, moins ennuyeux que les nouvelles rectitudes. Les routes macadamisées se propagent au XIX^e siècle, mais le développement du chemin de fer va les occulter, bien qu'il ne s'agisse au début que d'un perfectionnement du support de roulement. Avec l'automobile on assiste à une privatisation de la vitesse, naguère encore exclusivement détenue par les compagnies ferroviaires. Quelques lustres plus tard, le vol, que permettent les avions, marque l'accomplissement de la vitesse.

Sous l'anecdotique qui s'épanche savoureusement du texte de Ch. Studeny, comme cette "Ligue contre la poussière sur les routes" qui veut vaincre les réticences de l'administration à revêtir les chaussées de goudron ou ce difficile contrôle de la vitesse des automobiles avec son cortège d'excès de vitesse dès le début de ce siècle, se cache un mouvement de distanciation vis-à-vis de la nature qui n'est étudié qu'incidemment par l'auteur. L'apparition du pare-brise ou du tachymètre sur les automobiles tout comme la transformation de la distance horaire en distance métrique par le chemin de fer sont à la base d'un nouveau rapport de l'homme à l'étendue et d'une nouvelle lecture du paysage. On eût aimé que l'auteur abordât le rôle de la vitesse dans le processus de civilisation car, comme l'a révélé Norbert Elias, la société civilisée a valorisé la vue au détriment des autres sens. L'évolution des moyens de locomotion ne nous semble pas indifférente à ce mouvement en faisant passer le déplacement de la sphère de l'action à celle du spectacle.

Jean-Christophe Gay, université de la Réunion

* STUDENY Ch., 1995, *L'Invention de la vitesse. France XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, coll. "Bibliothèque des histoires", 408 p.