De la voiture hippomobile au TGV : essai de cinétique littéraire

Joël Loehr

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/elh/1049>

DOI : 10.4000/elh.1049

ISSN : 2492-7457

Éditeur

CNRS Éditions

Édition imprimée

Date de publication : 15 septembre 2016

Pagination : 127-135

ISBN : 978-2-271-09325-7

ISSN : 1967-7499

Référence électronique

Joël Loehr, « De la voiture hippomobile au TGV : essai de cinétique littéraire », *Écrire l'histoire* [En ligne], 16 | 2016, mis en ligne le 15 septembre 2019, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/elh/1049> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/elh.1049>

Ce document a été généré automatiquement le 23 septembre 2020.

Tous droits réservés

De la voiture hippomobile au TGV : essai de cinétique littéraire

Joël Loehr

- 1 Depuis des lustres, la France flâne, le long de sentiers battus et boueux, sur des chemins tortueux où l'on peut tout au plus avancer au trot. Un arrêt du 26 mai 1705 recommande de tracer les voies de circulation « le plus en droite ligne possible¹ ». En 1716 se crée le corps des ingénieurs des ponts et chaussées ; à partir du mitan du siècle, sous l'impulsion de Trudaine, de larges chaussées se construisent, on arrive plus vite au but. Daniel Roche soutient que « l'arrêt du 15 août 1775, qui généralise sur les grandes routes de France l'emploi de voitures de huit, six ou quatre places, commodés, légères, bien suspendues et tirées par quatre chevaux de poste, partant à jours et à heures réglés, est une date décisive dans l'histoire de la civilisation² ». Les turgotines sont lancées au galop sur des hipporoutes. En 1793, le Comité des transports, des postes et des messageries des assemblées révolutionnaires réclamera un droit à la vitesse³.
- 2 L'histoire de la civilisation pourrait être scandée selon les progressives accélérations qui se sont produites dans la locomotion. On se propose de manifester que l'histoire de la littérature gagnerait de même à se trouver corrélée à celle des engins de transport, au moins dans la mesure où l'art du roman et la création poétique y ont réagi depuis l'éveil du désir de vitesse. On le fera selon les quatre modes de périodisation auxquels l'histoire littéraire a communément recours⁴.

Le siècle

- 3 Dans *Existence du symbolisme*, Valéry déclarait :
Les hommes qui vécurent au Moyen Âge ne se doutaient guère qu'ils y vivaient ; et ceux du xv^e siècle ou du xvi^e ne mettaient pas sur leur carte de visite : Messer Un tel, de la Renaissance.⁵
- 4 À partir du xix^e siècle, la conscience d'une identité collective, à dimension civilisationnelle et à échelle séculaire, apparaît cependant. Non pas seulement parce que ce siècle est postrévolutionnaire, mais aussi parce qu'il vit une accélération sans

précèdent dans la locomotion. Les hommes des siècles antérieurs avaient éprouvé la traversée de l'espace et l'écoulement du temps sous le signe lent de l'eau et de la navigation à voile, la vitesse de la locomotion terrestre n'avait pu excéder celle de l'équidé lancé au galop ; l'homme de ce siècle qui substitue l'énergie mécanique à l'énergie naturelle, le cheval-vapeur au cheval-crottin et le chemin de fer au chemin de terre, découvre la « puissance motrice du feu⁶ ».

- 5 Les chronotopes de l'art du roman s'en ressentent. Dans *L'Éducation sentimentale*, le « jeune homme » commence son histoire le 15 septembre 1840 en suivant le cours sinueux de la Seine sur un bateau à vapeur qui le ramène de Paris à Nogent-sur-Seine. En février 1848, sous l'œil ironique de Flaubert, Frédéric contemple un tableau de Pellerin :

Cela représentait la République, ou le Progrès, ou la Civilisation, sous la figure de Jésus-Christ conduisant une locomotive, laquelle traversait une forêt vierge.⁷

- 6 Le 4 décembre 1851, il fait le même trajet qu'au départ, mais en sens inverse, et surtout à plus grande vitesse, dans un train à vapeur. Dans l'épilogue, Flaubert embarquera Frédéric sur des paquebots, pour de longs voyages. Sans doute s'agit-il des navires de la compagnie des Messageries nationales, fondée précisément en 1851, qui prit ensuite le nom de Messageries impériales. Mais la période du Second Empire, entre le train du chapitre V et les paquebots du chapitre VI, aura en réalité disparu dans un blanc d'ellipse. C'est certes encore sous le signe du feu que Flaubert place le dernier chapitre : « Vers le commencement de cet hiver, Frédéric et Deslauriers causaient au coin du feu. » Mais il ne s'agit plus alors que du foyer d'une cheminée. Faisant le bilan d'une existence qui aura traversé l'histoire non seulement politique, mais aussi technologique du siècle, les deux camarades finissent en outre par regretter l'année 1837, c'est-à-dire le temps d'avant le boom ferroviaire des années quarante, le temps alangui de « la Turquie », dont l'établissement était « situé au bord de l'eau⁸ ».

Honoré Daumier, *Impressions et Compressions de Voyage* (1843)

Les Chemins de Fer (1^{re} série), *Le Charivari*, 25 juillet 1843, Delteil 1051

- 7 Le cycle des *Rougon-Macquart* comblera le vide politique de l'ellipse flaubertienne en situant l'histoire d'une famille sous le règne de Napoléon III. Mais Zola reprendra aussi les faits technologiques là où *L'Éducation sentimentale* les avait laissés, avec un héros s'accusant pour finir d'un « défaut de ligne droite⁹ ». Tirant les conséquences dernières de la révolution carnotienne dans *La Bête humaine*, le romancier naturaliste confiera à la machine à translation linéaire le rôle d'accélérer la course à l'avenir :

Le train passait, dans sa violence d'orage, comme s'il eût tout balayé devant lui. La maison en trembla, enveloppée d'un coup de vent. Ce train-là, qui allait au Havre, était très chargé, car il y avait une fête pour le lendemain dimanche, le lancement d'un navire. [...] Et ça passait, ça passait, mécanique, triomphal, allant à l'avenir avec une rectitude mathématique.¹⁰

- 8 L'horizon du siècle suivant s'ouvrira cependant avec le passage du moteur à combustion au moteur à explosion. Des machines roulantes motorisées privatiseront les moyens de l'accélération, et leur potentiel de violence : sur sa Harley-Davidson, « plutôt que de conduire une motocyclette, Rebecca penserait qu'elle pointe un canon vers une cible lumineuse, ou encore qu'elle est obus elle-même dans l'âme de ce canon¹¹ ». Mais c'est surtout avec la propulsion dans les airs que la cosmologie littéraire du xx^e siècle trouvera son unité séculaire, en marquant l'impact physique, mais aussi esthétique, existentiel, métaphysique, d'une accélération à la verticale. « Ce siècle comme Jésus monte dans l'air », écrivait Apollinaire dans « Zone », à l'ouverture d'*Alcools*, où la première ivresse est celle de la vitesse. « Après le train, au xix^e siècle, le voyage en avion aura représenté, à partir de la deuxième moitié du xx^e siècle, l'expérience religieuse dominante », dira Bellanger :

C'est une grâce foudroyante. Les réacteurs accélèrent l'avion jusqu'à rendre son décollage irréversible. Au moment où l'appareil bascule en arrière, les voyageurs

rejoignent un bref paradis technique : comprenant soudain qu'ils lui ont sacrifié leurs vies, ils choisissent de s'en remettre entièrement au système qui les entoure. Leur confiance est généralement récompensée : faisant pivoter leur tête vers un minuscule hublot, ils voient se dessiner sur le sol les hiéroglyphes sublimes de leur environnement technique. Le monde ne leur appartient plus, mais il est d'une beauté stupéfiante. Comme le sont les étoiles mortes.¹²

Le mouvement

- 9 On périodise aussi traditionnellement l'histoire de la littérature en la divisant en une série de mouvements, d'écoles, d'esthétiques, qui se distingueraient par leurs caractéristiques formelles ou thématiques. Mais la succession d'un certain nombre de mouvements s'est aussi réglée sur les accélérations de la locomotion.
- 10 Le passage du réalisme au naturalisme a ainsi suivi le développement des moyens de transport en commun, de la route au rail, de la diligence et de l'omnibus au tramway et au train. Chez Flaubert, le sociorama réaliste adopte le plus souvent le rythme de la voiture hippomobile : c'est dans une diligence tirée par cinq chevaux (les plus lourdes, d'une vitesse moyenne de 9 km/h) que Frédéric revient une nuit à Paris :

Il abattit le vasistas pour voir la route. [...] La lourde voiture, d'un train égal, roulait sur le pavé. [...] Des ouvriers en blouse passaient, et des haquets de brasseurs, des fourgons de blanchisseuses, des carrioles de bouchers.¹³
- 11 Dans *Les Sœurs Vatard* (1879), à véhicule plus vélocé, secousses d'un style plus cocasse ; Huysmans évoque les « transes » que provoque le roulement rapide du tramway :

La voiture courait sur le boulevard de l'Hôpital. – Une femme, assise sur les marches de l'escalier, avait des transes, à chaque coup de corne.¹⁴
- 12 Cinq ans plus tard, dans *À rebours*, rompant définitivement les amarres avec les pesanteurs du régime naturaliste, il passe à la vitesse supérieure, invoquant une locomotive à tender, la nerveuse Crampton, « dont l'extraordinaire grâce épouvante lorsque, raidissant ses muscles d'acier, activant la sueur de ses flancs tièdes, elle met en branle l'immense rosace de sa fine roue et s'élance toute vivante, en tête des rapides et des marées¹⁵ ».
- 13 On pourrait aussi rapporter l'émergence de certains mouvements poétiques aux changements de régime des engins. C'est l'« automobile rugissante » qui a fait le futurisme, au début du XX^e siècle. Dans son *Manifeste*, Marinetti proclame :

La littérature ayant jusqu'ici magnifié l'immobilité pensive, l'extase et le sommeil, nous voulons exalter le mouvement agressif [...]. Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. [...] Une automobile rugissante [...] est plus belle que la *Victoire de Samothrace*.
- 14 La nouvelle allure (au double sens de ce terme) que la poésie invente avec le vers libre n'est pas sans lien non plus avec l'automobile : c'est dans une « petite auto », à l'heure de la « mobilisation » et en passant par le lyrisme visuel d'un calligramme, qu'Apollinaire dit « adieu à toute une époque ». Chez Desnos, la vitesse de l'automobile déclenchera une série précipitée d'images surréalistes :

Je l'aime, elle roule si vite, la grande automobile blanche. De temps à autre, au tournant des rues, le chauffeur blanc et noir, plus majestueusement qu'un capitaine de frégate, abaisse lentement le bras dans l'espace qui roule, roule, roule si vite, en ondes blanches comme les roues de l'automobile que j'aime.¹⁶

- 15 D'une génération à la suivante, on se passe le relais des moyens de locomotion, conçus comme des propagateurs d'ondes ou des accélérateurs de particules poétiques.

La génération

- 16 C'est Thibaudet qui a introduit la notion de génération dans l'histoire de la littérature. Il définit une génération comme une classe d'âge qui a traversé un événement historique marquant à l'âge de vingt ans. Son *Histoire de la littérature française de 1789 à nos jours* se divise ainsi en tranches chronologiques, avec des tournants comme 1789, 1848 ou 1914. Mais les innovations technologiques, les révolutions de la vitesse, qui bouleversent (parfois violemment) l'état des choses, pourraient tout aussi bien fonder la définition des générations littéraires.
- 17 Proust déclarait :
- Les niais s'imaginent que les grosses dimensions des phénomènes sociaux sont une excellente occasion de pénétrer plus avant dans l'âme humaine ; ils devraient au contraire comprendre que c'est en descendant en profondeur dans une individualité qu'ils auraient chance de comprendre ces phénomènes.¹⁷
- 18 Il a vingt ans lorsque Édouard Michelin fait breveter le pneu démontable avec chambre à air (en 1891) : il appartient à cette nouvelle génération de romanciers de l'individu qui ont vu le vélo et l'auto répondre à un désir d'autonomisation de la vitesse.
- 19 Le romancier des « grosses dimensions des phénomènes sociaux » en avait à la vérité pressenti l'émergence. Après le cycle des *Rougon-Macquart*, Zola ouvre un nouveau cycle intitulé *Les Trois Villes*. Entre les deux, il a découvert le vélo (mais à l'âge tardif de quarante-huit ans). Dans le dernier roman de sa trilogie, *Paris* (1898), c'est non plus au train, mais à la bicyclette (la « roue libre » apparaît à ce moment-là) qu'il confie l'avenir. Au premier chapitre du livre II, on est à un carrefour, et on cherche une issue idéologique à une « hâte conquérante de fourmilière en révolution » dans le magma des divers systèmes et discours politiques qui se sont succédé au XIX^e siècle : socialisme de Saint-Simon, collectivisme marxiste, positivisme d'Auguste Comte... Aucun n'offrira de réponse au nihilisme désespéré de Pierre, pas même la « poésie noire » de l'anarchisme. C'est une « éducation par l'expérience », c'est-à-dire par la pratique du vélo, qui lui montrera la voie. Au chapitre suivant, Zola évoque l'usine Grandidier, qui fabrique des bicyclettes (et où l'on envisage l'usage de l'explosif non pour détruire, mais pour propulser une machine roulante). Au livre V, Pierre découvre avec Marie la « griserie allègre de la vitesse » : le vélo, c'est l'émancipation par la vélocité (d'abord de la femme, dont les jambes sont alors libérées, ce qui suscita et l'inquiétude des médecins hygiénistes et la réprobation des gardiens de l'ordre moral), « c'est l'espoir sans fin, la délivrance des liens trop lourds, à travers l'espace¹⁸ ».
- 20 À la Vierge à vélo de Zola répliquera chez Proust une « bacchante à bicyclette », au vélo libertaire la bicyclette libertine. Dans *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, une bande de jeunes filles, que le narrateur suppose « maîtresses de coureurs cyclistes », force « les personnes arrêtées à s'écarter ainsi que sur le passage d'une machine qui eût été lâchée ». La mobilité métamorphique d'Albertine, sa manière d'aller droit et vite au but, le déroutent, lui qui lézarde :
- Ah ! vous aimez à faire le lézard ? Vous avez du temps de reste. Je vois que vous n'êtes pas comme moi, j'adore tous les sports ! Vous n'étiez pas aux courses de la Sogne ? Nous y sommes allés par le tram, et je comprends que ça ne vous amuse pas

de prendre un tacot pareil ! nous avons mis deux heures ! J'aurais fait trois fois l'aller et retour avec ma bécane.¹⁹

- 21 Pour la première génération des romanciers du XX^e siècle, la vitesse des machines roulantes correspondait à une irréprensible pulsion de vie. Pour celle qui lui succède, et qui a vingt ans en 1914, c'est la pulsion de mort qui les propulse. Dans *Une grande génération*, Henri Godard commence par déclarer que « l'Histoire fait les générations, au sens intellectuel et artistique du mot », puis souligne, comme Thibaudet, que « s'il est un événement de l'Histoire moderne qui, sans conteste, a déterminé une génération en ce sens, c'est la guerre de 1914²⁰ ». Il cite le nom de Céline. Mais Céline n'a pas seulement été atteint par la violence de la guerre, il l'a aussi été par celle de la vitesse. L'histoire de Bardamu, qui a comme Céline vingt ans en 1914, commence ainsi : « Siècle de la vitesse ! qu'ils disent. Où ça ? Grands changements ! qu'ils racontent. Comment ça ? Rien n'est changé en vérité. » Bardamu se trouve cependant bientôt « embarqué dans une croisade apocalyptique », où il voit déferler en accéléré des machines motorisées, « deux millions de fous héroïques et déchaînés et armés jusqu'aux cheveux » :

Avec casques, sans casques, sans chevaux, sur motos, hurlants, en autos, sifflants, tirailleurs, comploteurs, volants, à genoux, creusant, se défilant, caracolant dans les sentiers, pétaradant, enfermés sur la terre comme dans un cabanon, pour y tout détruire, Allemagne, France et Continents.²¹

L'événement

- 22 Définissons l'événement qui fait date pour le temps des Lettres comme un repère focal qui permet de marquer une césure entre un avant et un après. Les historiens de la littérature isolent le plus souvent à cette fin une date qui correspond à un événement d'ordre politique ou idéologique (mort d'un roi, proclamation d'une république, déclaration de guerre, chute d'un mur...), beaucoup plus rarement une date qui corresponde aux évolutions technologiques qui ont soutenu les révolutions de la vitesse (premier Salon de l'automobile, fermeture de la dernière ligne d'omnibus, envol de l'avion à réaction, invention du TGV...).
- 23 Mais il n'y aurait par exemple guère de sens à prétendre que 1981 fut une année charnière dans l'histoire du roman et de la poésie parce qu'elle fut celle de l'élection de François Mitterrand. On pourrait en revanche le penser au regard de l'événement que représenta l'inauguration par ce dernier de la première LGV. L'impact littéraire de cet événement ferroviaire, qui eut certes ses raisons économiques et politiques, mais qui signifia surtout le franchissement d'un seuil décisif pour la « civilisation de la vitesse », peut se mesurer dans l'histoire du roman comme dans celle de la poésie.
- 24 Il n'est ainsi pas pour rien dans l'émergence du genre romanesque de la technofiction. Dans son roman à rubriques technologiques, Aurélien Bellanger ne manque pas de relever son caractère fondateur : « Après la ligne inaugurale Paris-Lyon, ouverte par le président Mitterrand en septembre 1981, la Ligne Nouvelle 2 devait permettre d'atteindre le littoral atlantique à la vitesse de 300 km/h²² » (avec la deuxième génération des TGV, dont les motrices ont été mieux profilées).
- 25 Sans doute cet événement ferroviaire permet-il aussi de comprendre la publication coup sur coup de recueils dans lesquels Jacques Réda exprime la crainte que les excès de l'accélération ne conduisent à perdre le sens même de la locomotion. En 1982 paraît

*PLM et autres textes*²³. Il arrive à cet amateur de jazz d'y célébrer la polyrythmie du déplacement ferroviaire, mais d'avant les LGV :

Voilà pourquoi j'aime le train. On y est accoudé à une sorte de barrière mobile, scellé dans une torpille d'éternité qui transperce le blindage du temps. On en vient à ne plus même concevoir de départ, d'arrivée : on ne voit qu'une multitude de points qui sont l'une et l'autre à la fois, qui déterminent selon leurs plans une si parfaite polyrythmie de vitesses (des plus lointains, très lents, aux premiers qui se volatilisent), qu'on imagine lire une musique dont mathématiquement, se combinent les mesures et s'enchaînent les accords.

- 26 En 1983, il publie *Gares et trains*, mais dans la collection « Le Piéton de Paris » : c'est que, même en train (ou sur son Solex), il entend ne pas abandonner le rythme de la prosodie pédestre, qui fut à l'origine du poème en prose. Dans *L'Herbe des talus*, « Épisode » exprime la nostalgie d'une époque qui autorisait encore l'arrêt sur image :

Et l'on se souvient alors d'anciennes histoires, quand la locomotive haletait dans la chaleur sur un rythme lent, hiératique, dans l'odeur du soleil pompant de la sève et du cambouis. Au bout de dix minutes, les plus hardis des voyageurs sautaient sur le ballast, plastronnaient devant les autres massés indécis aux portières, mais qui peu à peu les rejoignaient : même des enfants, des dames et des demoiselles un peu émues par le balancement des hautes herbes, l'odeur du foin, mais composant bientôt de petits bouquets le long de la prairie. Ces temps sont révolus.²⁴

- 27 Dans *Recommandations aux promeneurs*, Réda regrettera que la durée du trajet entre Paris et Lyon ait diminué de moitié : « C'est une grande perte pour ceux dont le caractère, même dans la tension du voyage, demeure disposé à flâner²⁵. »

- 28 Valéry déplorait que l'historiographie de son temps ait négligé les découvertes scientifiques, n'ait pas mesuré que l'invention de l'électricité fut plus grosse de conséquences dans l'histoire de la civilisation que les changements de régime politique²⁶. C'est à ces derniers (et/ou aux variations des régimes de pensée) que l'on donne d'ordinaire le privilège pour périodiser l'histoire de la littérature, qu'il s'agisse de déterminer une unité séculaire, d'expliquer l'émergence d'un mouvement, de regrouper les auteurs en générations, ou d'isoler des événements rupteurs.
- 29 Les superstructures esthétiques ne sont pourtant pas sans rapport avec des infrastructures plus matérielles, le génie d'un écrivain regarde aussi celui des ingénieurs des « Arts et Métiers », le temps des Lettres ne saurait être découplé de vecteurs contextuels qui soient aussi d'ordre technologique. Et que poètes et romanciers se soient intoxiqués du pouvoir et des moyens de l'accélération, qu'ils s'en soient au contraire effrayés ou qu'ils aient paru souhaiter quelque « retardation », les variations de régime de l'art littéraire devraient s'entendre aussi en un sens cinétique.

NOTES

1. Christophe STUDENY, *L'Invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Gallimard NRF, 1995, p. 73.
2. Daniel ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Fayard, 2003, p. 232.
3. Christophe STUDENY, *op. cit.*, p. 178.
4. Voir Alain VAILLANT, « La périodisation littéraire », dans *L'Histoire littéraire*, A. Colin, 2010, p. 119-132.
5. Paul VALÉRY, *Existence du symbolisme*, dans *Œuvres*, Gallimard (Bibliothèque de la Pléiade), t. 1, 1957, p. 688.
6. Sadi CARNOT, *Réflexions sur la puissance motrice du feu et sur les machines propres à développer cette puissance*, Bachelier, 1824.
7. Gustave FLAUBERT, *L'Éducation sentimentale*, GF-Flammarion, 1985, p. 370.
8. *Ibid.*, p. 506, 509.
9. *Ibid.*, p. 508.
10. Émile ZOLA, *La Bête humaine*, Gallimard (Folio), 1999, p. 75-76. Voir, au sujet de la thermodynamique, Michel SERRES, *Feux et signaux de brume*. Zola, B. Grasset, 1975.
11. André PIEYRE DE MANDIARGUES, *La Motocyclette*, Gallimard, 1963, p. 30.
12. Aurélien BELLANGER, *L'Aménagement du territoire*, Gallimard, 2014, p. 320-322.
13. Gustave FLAUBERT, *op. cit.*, p. 155-157.
14. Joris-Karl HUYSMANS, *Les Sœurs Vatard*, La Chasse au snark, 2002, p. 116.
15. Id., *À rebours*, Gallimard (Folio), 1977, p. 104.
16. Robert DESNOS, *L'Aumonyme* [1923], dans *Corps et biens*, Gallimard (Poésie), 1983, p. 49.
17. Marcel PROUST, *Le Côté de Guermantes*, dans *À la recherche du temps perdu*, Gallimard (Bibliothèque de la Pléiade), 1954, t. 2, p. 330.
18. Émile ZOLA, *Paris*, Gallimard (Folio. Classique), 2010, p. 146, 449, 451.
19. Marcel PROUST, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, Gallimard (Folio), 1973, p. 537-540.
20. Henri GODARD, *Une grande génération*, Gallimard, 2003, p. 9.
21. Louis-Ferdinand CÉLINE, *Voyage au bout de la nuit*, Gallimard (Folio), 1992, p. 15, 24.
22. Aurélien BELLANGER, *op. cit.*, p. 150-151.
23. « PLM » désigne la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ancêtre de la SNCF.
24. PLM se trouve repris dans Jacques RÉDA, *L'Herbe des talus*, Gallimard (Folio), 1995, p. 152-154 ; « Épisode » se trouve p. 149-151.
25. Jacques RÉDA, *Recommandations aux promeneurs*, Gallimard, 1986, p. 16.
26. Paul VALÉRY, *Regards sur le monde actuel*, dans *Œuvres*, Gallimard (Bibliothèque de la Pléiade), t. 2, 1960, p. 919-920.

RÉSUMÉS

Le désir de vitesse s'est éveillé au XVIII^e siècle. Le passage du crottin de cheval au cheval-vapeur courant XIX^e siècle, celui de la locomotion massive à la locomotion individuelle en fin de siècle, du moteur à combustion au moteur à explosion et de la machine à translation linéaire aux machines volantes du XX^e siècle, marquent des seuils décisifs de l'accélération, non seulement dans l'histoire de la civilisation, mais aussi dans celle de la littérature. Cet essai de cinétique littéraire montre que les superstructures esthétiques sont à corrélérer aussi avec des infrastructures matérielles.

The desire for speed awoke in the eighteenth century. The changes from horse manure to horsepower during the nineteenth century, from massive locomotion to individual locomotion at the end of the century, from external combustion engines to internal combustion piston engines, and from machines tracing linear paths along the ground to machines flying in circles in the sky in the twentieth century, all mark decisive thresholds in the acceleration, not only in the history of civilization, but also in that of literature. This essay on literary kinetics shows that the aesthetic superstructures are also linked to material infrastructure.

AUTEUR

JOËL LOEHR

Joël Loehr, maître de conférences (HDR), enseignant-chercheur à l'université de Bourgogne et à SISU (Chine), est l'auteur d'ouvrages et d'articles de théorie et d'analyse littéraires (XIX^e-XXI^e siècles). Son essai de « cinétique littéraire » s'inscrit dans la continuité de deux articles (« Au commencement était la route », *Poétique*, n° 177, 2015 ; « Fuir en Chine ou le déplacement parallaxique », dans Alain Milon, Shu-Ling Stéphanie Tsai (dir.), *Figures de l'homme. Au croisement des différences Europe-Asie*, L'Harmattan, 2016), consacrés aux rapports entre « littérature et locomotion », titre d'un ouvrage en préparation.