



HAL
open science

Un geek 1900, Marcel Proust et l'innovation : quand la technologie entre en littérature

Jean-Marc Quaranta

► **To cite this version:**

Jean-Marc Quaranta. Un geek 1900, Marcel Proust et l'innovation : quand la technologie entre en littérature. Revue d'histoire littéraire de la France, A paraître. hal-04025579

HAL Id: hal-04025579

<https://hal.science/hal-04025579>

Submitted on 28 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Un geek 1900, Marcel Proust et l'innovation technologique

Revue d'Histoire littéraire de la France, n° 3 2023, p. 601-613

Jean-Marc Quaranta, Aix Marseille Univ, CIELAM, InCIAM, Aix-en-Provence, France

On n'imagine pas Marcel Proust en technophile, il est pourtant l'un des écrivains français qui ont fait entrer en littérature la technologie. Là où on croyait avoir un écrivain enfermé dans sa tour d'ivoire, on trouve un homme d'autant plus attentif à son temps qu'il reste reclus dans sa chambre, comme une sorte de geek 1900 consommateur et commentateur des innovations technologiques. La critique proustienne a repéré depuis longtemps leur présence dans l'œuvre et dans la vie de l'auteur¹. Il s'agit ici de s'attacher à la place de la technologie dans l'élaboration du roman et dans la vie, matérielle et sentimentale, de Proust. Avant cela, pour montrer que la technologie n'est pas seulement un thème mais un vrai sujet d'analyse pour l'écrivain, il faut envisager la manière dont Proust a su analyser le rapport à l'innovation.

Regards proustiens sur la technologie et l'innovation

La transmission du son et de l'image, un usage métaphorique de la technologie

Proust est l'homme d'un siècle qui a vu l'une des évolutions technologiques les plus marquantes de l'histoire de l'humanité. Après la roue, le développement de la machine à vapeur et celui de l'électricité, constituent des points de ruptures épistémologiques et anthropologiques. Lorsque naît Marcel Proust, la France est dotée d'un réseau ferroviaire, le train fait déjà partie des habitudes et va se développer pendant les années de jeunesse de l'écrivain, comme le réseau électrique. De fait, le train et l'électricité ne font pas l'objet dans le roman de Proust d'un traitement particulier, l'un réduit les distances – entre Paris et Balbec, Venise ou Florence – et relie les fidèles du clan Verdurin en villégiature, l'autre permet l'élévation de la cage de verre du lift et du professeur E..., pilotes jaloux de la machine électrique ascensionnelle, sorte de version burlesque de l'aéroplane².

En raison de cette inscription temporelle et du milieu auquel il appartient, Proust possède une certaine connaissance technologique qui lui permet de décrire le fonctionnement du téléphone et de s'en servir pour faire du langage du corps une métaphore de l'emploi de certains mots :

Mais c'est bien à la présence, dans l'esprit d'Andrée, d'une telle idée qu'elle trouvait plus poli de me cacher, que semblait se rattacher le mot « justement ». Il était de la famille de certains regards, de certains gestes, qui, bien que n'ayant pas une forme logique, rationnelle, directement élaborée pour l'intelligence de celui qui écoute, lui parviennent cependant avec leur signification véritable, de même que la parole humaine, changée en électricité dans le téléphone, se refait parole pour être entendue³.

¹ Hiroya Sakamoto, « Du côté de Martinville : vitesse et littérature autour de 1913 », *Swann le centenaire*, sous la direction de Antoine Compagnon et Kazuyoshi Yoshikawa avec la collaboration de Matthieu Vernet, Hermann, « Colloque de Cerisy », Paris, 2013 ; Hiroya Sakamoto, « Les inventions techniques dans l'œuvre de Marcel Proust », thèse, sous la direction d'Antoine Compagnon, soutenue en 2008 à l'université Paris IV-Sorbonne ; Marie-Agnès Barathieu, *Les Mobiles de Marcel Proust. Une sémantique du déplacement*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, « Perspectives », 2002 ; William Carter, *The Proustian Quest*, New York, NYU Press, 1992 ; Margaret Mein, *Proust et la chose envolée*, Nizet, Paris, 1986 ; Margaret Mein, « Les ailes, le vol et l'aviation dans la Recherche et les Cahiers », *Nederlandse Vereniging van Vrienden van Marcel Proust Jaarboek*, n° 6, 1979, p. 81-135. Pierre-Louis Rey, « Proust et les innovations techniques de son époque », *Neohelicon*, XXV, n° 1, 1998, p. 191-199..

. Sur le cinéma, innovation technologique pratiquement absente voir Thomas Carlier-Lafleur, *L'Œil cinématographique de Proust*, Paris, Classiques Garnier, « Bibliothèque proustienne », 2016.

² *RTP*, II, p. 25 et p. 610.

³ *Ibid.*, 280. Sur l'emploi de l'adverbe « justement », voir Isabelle Serça, « *Justement*, d'après Proust », *Bulletin d'informations proustiennes*, 51, 2021, p. 143-150.

Cette connaissance lui permet également d'évoquer des innovations qui ne seront effectives que bien des décennies plus tard, comme dans cette parenthèse où la voix d'Albertine suffit à restituer l'expression de son visage :

(et j'entendis derrière ce mot « il paraît » une de ces notes qui étaient propres à Albertine ; chaque fois que je constatais que je les avais oubliées, je me rappelais en même temps avoir entr'aperçu déjà derrière elles la mine décidée et française d'Albertine. J'aurais pu être aveugle et connaître aussi bien certaines de ses qualités alertes et un peu provinciales dans ces notes-là que dans la pointe de son nez. Les unes et l'autre se valaient et auraient pu se suppléer, et sa voix était comme celle que réalisera, dit-on, le photo-téléphone de l'avenir : dans le son se découpait nettement l'image visuelle⁴).

Proust intègre dans son œuvre les innovations technologiques mais, alors que l'époque offre aux écrivains l'occasion de prendre position pour ou contre l'innovation technologique, il délaisse cette posture au profit d'un usage métaphorique qui fait des innovations technologiques un moyen d'explorer et de faire comprendre les enjeux sous-jacents des échanges verbaux.

Une psychosociologie de l'innovation

Au-delà de cet emploi, le téléphone constitue dans la *Recherche* un moyen d'analyser la réception de l'innovation technologique. Proust remarque qu'elle suscite tout d'abord le scepticisme et que la réalité des innovations antérieures ne conduit pas nécessairement le public à être plus réceptif à celles qui sont annoncées : « chaque fois que la société est momentanément immobile, ceux qui y vivent s'imaginent qu'aucun changement n'aura plus lieu, de même qu'ayant vu commencer le téléphone, ils ne veulent pas croire à l'aéroplane⁵ ». En psychosociologue de l'innovation avant la lettre, Proust décode ici l'effet des « opinions ancrées » sur les « représentations de l'innovation. » Il anticipe également les découvertes de la psychologie sociale en mettant au jour comment « ces représentations mentales sont partagées par notre "groupe" d'appartenance ». En effet, au scepticisme qui accueille l'annonce d'une innovation prochaine, Proust remarque que succède la peur devant l'objet nouveau. Le héros accepte facilement le téléphone, en raison de son milieu qui a partagé avec lui l'information sur cette innovation, ce qui n'est pas le cas de Françoise qui « continuait — comme si c'eût été quelque chose d'aussi désagréable que la vaccine ou d'aussi périlleux que l'aéroplane — à ne pas vouloir apprendre à téléphoner⁶ » car elle a « fabriqué ses propres connaissances subjectives et collectives à propos du téléphone⁷ ».

De même, Proust a bien compris qu'après le scepticisme et la peur, une fois diffusée, l'innovation technologique se banalise ce qui conduit à la déprécier et à augmenter le niveau d'exigence à son égard :

comme nous sommes des enfants qui jouons avec les forces sacrées sans frissonner devant leur mystère, nous trouvons seulement du téléphone que « c'est commode », ou plutôt, comme nous sommes des enfants gâtés, nous trouvons que « ce n'est pas commode », nous remplissons le *Figaro* de nos plaintes, ne trouvant pas encore assez rapide en ses changements l'admirable féerie ou quelques minutes parfois se passent en effet avant qu'apparaisse près de nous, invisible mais présente, l'amie à qui nous avons le désir de parler⁸.

Un merveilleux technologique

⁴ RTP, II, 282.

⁵ RTP, I, 508.

⁶ RTP, III, 608

⁷ Les éléments de psychosociologie de l'innovation sont issus d'un échange avec Fabien Girandola, Professeur à l'université d'Aix-Marseille, que je remercie vivement pour son aide amicale, en attendant de pouvoir entreprendre avec lui un travail pluridisciplinaire sur la question au sein de l'Institut Créativité et Innovation d'Aix-Marseille (InCIAM).

⁸ *Essais*, p. 273.

À cette attention à la manière dont se galvaude l'innovation répond chez Proust en enchantement de la technologie. On le voit dans le passage consacré aux demoiselles du téléphone et repris dans *Le Côté de Guermantes* où celui qui téléphone – amant ici, petit-fils là – est :

comme le personnage du conte à qui une magicienne, sur le souhait qu'il en exprime, fait apparaître dans une clarté surnaturelle sa grand-mère ou sa fiancée, en train de feuilleter un livre, de verser des larmes, de cueillir des fleurs, tout près du spectateur et pourtant très loin, à l'endroit même où elle se trouve réellement. Nous n'avons, pour que ce miracle s'accomplisse, qu'à approcher nos lèvres de la planchette magique et à appeler — quelquefois un peu trop longtemps, je le veux bien — les Vierges Vigilantes dont nous entendons chaque jour la voix sans jamais connaître le visage, et qui sont nos Anges gardiens dans les ténèbres vertigineuses dont elles surveillent jalousement les portes ; les Toutes-Puissantes par qui les absents surgissent à notre côté, sans qu'il soit permis de les apercevoir : les Danaïdes de l'invisible qui sans cesse vident, remplissent, se transmettent les urnes des sons ; les ironiques Furies qui, au moment que nous murmurions une confidence à une amie, avec l'espoir que personne ne nous entendait, nous crient cruellement : « J'écoute » ; les servantes toujours irritées du Mystère, les ombrageuses prêtresses de l'Invisible, les Demoiselles du téléphone⁹ !

Ces dernières également vues comme des « Filles de la Nuit, les Messagères de la parole, les Divinités sans visage [...] les capricieuses Gardiennes¹⁰ ». L'innovation, par le miracle jusque-là incroyable qu'elle réalise, apparaît aux yeux de Proust comme relevant de la magie, elle (ré)enchante le monde.

Cela est manifeste dans la rencontre de l'aéroplane relatée dans *Sodome et Gomorrhe* dont le lieu lui-même préfigure la dimension merveilleuse. Dans le décor choisi par Elstir pour deux aquarelles de sa période mythologique, « ''Poète rencontrant une Muse'' », « ''Jeune homme rencontrant un Centaure'' », les rochers flottent devant les yeux du personnage « comme des fragments d'un autre univers », manière de restituer le changement que l'innovation opère. Le héros s'identifie alors au « jeune homme de l'âge antéhistorique que peint Elstir » prêt à croiser « un personnage mythologique ». Si la figure du pilote de l'aéroplane, ressemble « à celle d'un homme », elle surgit « dans le soleil, entre deux grandes ailes d'acier étincelant qui l'emportaient », si bien que le personnage est aussi ému « que pouvait l'être un Grec qui voyait pour la première fois un demi-Dieu », ce qui explique, aux yeux du narrateur, les pleurs que cette apparition suscite. La suite du texte confirme que la scène renverse le monde physique, l'aéroplane « semblant céder à quelque attraction inverse de celle de la pesanteur, » s'élevant dans les airs, « comme retournant dans sa patrie¹¹ ». Le texte plonge ainsi le lecteur dans un univers où l'espace, les époques et les êtres se mêlent et bousculent les repères anthropologiques et physiques, manière de traduire les effets de l'innovation et son pouvoir de métamorphose.

Loin de céder à la facilité d'une condamnation ou d'une exaltation de l'innovation technologique, Proust adopte une position surplombante et en fait un sujet d'analyse sociologique et un thème qu'il traite d'une manière poétique et romanesque. On va voir que l'automobile confirme cette analyse et permet d'aller plus loin dans l'analyse du discours proustien sur l'innovation technologique et de sa construction.

L'automobile en son temps

Plus encore que le téléphone, l'automobile permet en effet de suivre la manière dont Proust s'approprie une innovation qui a connu une évolution importante au cours de sa jeunesse.

Dans *Jean Santeuil*, soit entre 1894 et 1900, l'automobile est vue comme un sport, conformément à ce qu'elle est encore dans les dernières années du XIXe siècle. Le narrateur

⁹ RTP, II, p. 432 ; *Essais*, p. 273.

¹⁰ RTP II, p. 432 ; *Essais*, p. 274.

¹¹ RTP, III, p. 417.

remarque ainsi : « Un homme qui aime la chasse se plaît forcément avec les chasseurs, un attaché à une bibliothèque avec les bibliothécaires, un homme qui a un automobile avec les autres habitués de ce sport¹². » Ailleurs, la comparaison de l'automobile et du cheval, illustre l'erreur des femmes qui ne comprennent pas l'attrait que peut avoir Jacques Bonami, à qui son pied en bois donne un prestige qui le fait rechercher des élégantes. Proust compare celles qui jugent incompréhensible cet attrait au cavalier qui plaisante « un de ses amis qui a vendu sa voiture et son cheval pour acheter une voiture automobile qui ne va pas plus vite, est moins commode et plus laide¹³. »

Comme le personnage, l'automobile se trouve ainsi exercer une fascination inexplicable mais réelle ce qui participe au portrait de l'homme mystérieux et inquiétant que Jean rencontre en voyage. Parmi les qualités et défauts qui en font un personnage de conte fantastique digne de Barbey d'Aureville, Proust évoque sa compétence en automobile :

Le patron de l'établissement vint lui montrer un automobile qu'il s'était acheté et lui demanda s'il était bon. L'inconnu lui dit que non et à la place lui fit le plan d'une machine qu'il venait d'inventer, car n'exerçant aucune profession, il mettait à profit des dons scientifiques extraordinaires en inventant des machines¹⁴.

Si à cette époque le genre de ce nouveau mode de déplacement est encore masculin. Proust intègre naturellement cette évolution lexicale et technologique dans son œuvre, tout comme il y fait passer la démocratisation de ce sport devenu un moyen de transport. Ainsi, dès les premiers bourillons du projet « Sainte-Beuve », Proust évoque « l'odeur fétide d'un automobile » qui entre par la fenêtre de la chambre du personnage,

cette odeur que trouvent nous gêner la campagne de nouveaux penseurs qui croient que les joies de l'âme humaine seraient différentes si on voulait, etc., qui croient que l'originalité est dans le fait et non dans l'impression. Mais le fait est si immédiatement transformé par l'impression que cette odeur de l'automobile [...] entrainait dans ma chambre tout simplement comme la plus enivrante des odeurs de la campagne en été, celle qui résumait sa beauté et la joie aussi de la parcourir toute, d'approcher d'un but désiré. L'odeur même de l'aubépine ne m'eût apporté l'évocation que d'un bonheur en quelque sorte immobile et limité, celui qui est attaché à une haie. Cette délicieuse odeur de pétrole, couleur du ciel et du soleil, c'était toute l'immensité de la campagne, la joie de partir, d'aller loin entre les bleuets, les coquelicots et les trèfles violets¹⁵.

L'odeur de pétrole n'est pas un détail réaliste ou l'occasion d'une critique du progrès, mais un moyen de souligner la différence entre l'objet, la sensation et l'impression et ainsi de donner une clé de l'esthétique que l'écrivain développe. L'innovation n'est donc pas pour Proust un support d'anecdotes romanesques, ce que confirme la place qu'il lui donne dans *Le Temps perdu* puis dans *Du côté de chez Swann*.

Dans les deux textes, l'automobile sert à marquer le passage du temps, entre la jeunesse du héros et l'âge mûr du narrateur. Cependant, la déploration qui oppose, lors de la promenade au bois, les « chevaux furieux et légers comme des guêpes, les yeux injectés de sang comme les cruels chevaux de Diomède » tirant une Victoria, « aux automobiles conduites par des mécaniciens moustachus¹⁶ », était, dans la version envoyée aux éditeurs, perdue dans un paragraphe de « Noms de pays », alors qu'elle est mise en lumière dans *Du côté de chez Swann*, preuve que Proust a saisi lors de la relecture des épreuves l'importance de ce motif.

Au début de la seconde partie du deuxième volume, l'automobile apparaît une nouvelle fois pour marquer le passage du temps, entre l'époque qui fait l'objet du récit et celle où celui-ci

¹² JS, p. 585.

¹³ JS, p. 739.

¹⁴ JS, p. 883-884.

¹⁵ Cahier 4, f° 18, *Essais*, 792.

¹⁶ RTP, I, p. 417 ; Marcel Proust, *Le Temps perdu*, édition de Jean-Marc Quaranta, Paris, Bouquins, « La Collection », 2021 (désormais abrégé en TP), p. 451-452.

est écrit. Parlant du voyage en train entre Paris et Balbec entrepris dans sa jeunesse avec sa grand-mère, le narrateur observe :

Ce voyage, on le ferait sans doute aujourd'hui en automobile, croyant le rendre ainsi plus agréable. On verra qu'accompli de cette façon, il serait même, en un sens, plus vrai puisqu'on y suivrait de plus près, dans une intimité plus étroite, les diverses gradations selon lesquelles change la face de la terre¹⁷.

L'impression du temps qui s'est écoulé se double ici d'une réflexion sur ce que les moyens de locomotion modifient dans notre rapport à l'espace et au temps, méditation sur les métamorphoses anthropologiques qu'apporte l'innovation technologique, que Proust reprend et développe dans *Sodome et Gomorrhe* lors des promenades en automobile avec Albertine¹⁸. L'innovation technologique, ici aperçue au travers du téléphone et de l'automobile, fait donc l'objet à la fois d'une analyse psychosociologique et d'une rêverie qui l'élève au rang de mythe. Proust s'en empare en romancier conscient de leur rôle de révélateurs des comportements humains, de facteurs de modifications anthropologiques, de marqueur d'une époque et du temps qui passe. Cela révèle une connaissance intime de ces innovations, à la fois dans leur fonctionnement et dans les fantasmes intimes dont elles sont le support, ce que révèle le rapport de Proust à l'automobile.

Une connaissance « intime »

Autoproust

Plusieurs détails de la correspondance, du roman et de ses brouillons révèlent que l'écrivain possède une réelle connaissance de l'automobile. Il sait ainsi faire la différence entre un bon et un mauvais conducteur, quand ce ne serait que pour glisser un trait d'humour, comme lorsqu'il affirme : « j'avais un chauffeur qui me versait (pas tout à fait) à chaque coin¹⁹. » Il faut remettre cette remarque banale dans le contexte de l'époque où l'automobile est encore un objet mal connu du grand public et où sa pratique reste limitée. Cela explique le soin pris par Proust dans « Impressions de route en automobile » où il se livre à une explication lexicale sur la « roue de direction (qu'on appelle volant)²⁰ » et compare le bruit du moteur à une « musique » dont les « changements de registres » sont en réalité les « changements de vitesses ». Il familiarise ainsi le lecteur avec l'usage de la boîte de vitesse, tout en donnant à cet élément mécanique une dimension cosmologique par sa « musique pour ainsi dire abstraite, tout symbole et tout nombre, et qui fait penser à cette harmonie que produisent, dit-on, les sphères, quand elles tournent dans l'éther²¹. »

Il n'y a rien de surprenant à cela quand on sait que Proust note encore en 1913 des termes de mécanique automobile dans son carnet, comme « châssis » (*sic*) ou « ''vitesses'' d'automobile²² », formule qu'on retrouve, avec les mêmes guillemets, dans une longue addition sur les placards Grasset du *Temps perdu* : « Pour parcourir les jours, les natures un peu nerveuses, comme était la mienne, disposent, comme les voitures automobiles, de "Vitesses" différentes²³ ».

Ces connaissances Proust les a très certainement acquises et notées à la faveur de conversations avec Alfred Agostinelli qui après avoir été en 1907 son chauffeur est au

¹⁷ RTP, II, p. 5.

¹⁸ RTP, III, p. 393-394. Si Proust avait vécu et connu les voyages aériens il aurait pu observer que ceux-ci ramènent notre expérience de l'espace et du temps à ce qu'en avait fait le train.

¹⁹ Corr. V, p. 327.

²⁰ Essais, p. 476-477.

²¹ Essais, p. 476.

²² Marcel Proust, *Carnets*, édition de Florence Callu et Antoine Compagnon, Paris, Gallimard, « Blanche », 2002 (abrégé en Ct, suivi du n° du carnet, du folio, et du n° de page) Ct 2, f° 28r° et 26v° ; p. 192 et 193.

²³ RTP, I, p. 383 ; TP, p. 809.

printemps 1913 son secrétaire²⁴. C'est également lui qui permet à l'écrivain de faire la distinction entre un usage touristique de l'automobile et un usage sportif, lorsqu'Albertine dit vouloir « aller jusqu'auprès de Balbec, tant elle avait envie de faire de la route sur simple châssis, en grande vitesse²⁵ ». Cette connaissance permet à Proust de mentionner dans le roman et les brouillons plusieurs marques, comme Rolls (pour Albertine), Mors²⁶, Penhard ou Charron. Dans le portrait du prince Pfaffenheim, l'écrivain modifie sur la dactylographie, au printemps 1914, la marque des automobiles que possède l'aristocrate allemand. Celui avait dans la première version « cinq automobiles Penhard », il a désormais « cinq automobiles Charron », marque plus à la mode à cette époque²⁷. Proust a ainsi non seulement le souci de l'exactitude dans la description technique et dans celle des usages, mais aussi la volonté de situer son texte et ses personnages dans leur époque.

Médiateurs et fantasmes automobiles

Dans cette entreprise pour rester attentif aux évolutions technologiques et aux usages qu'elles suscitent, Proust a recours à des médiateurs. Pour l'automobile, il s'agit de Jacques Bizet et d'Alfred Agostinelli, les deux étant liés puisque c'est par Bizet, administrateur de la société Unic et de celle des Taximètres automobiles de Monaco où Agostinelli a été formé puis employé²⁸, que Proust a fait la connaissance du jeune homme. Dans leur cas, l'implication dans l'évolution des techniques se double, pour Proust, d'un profond investissement affectif : Bizet est l'amour de jeunesse, celui à qui il demandait d'être son « réservoir²⁹ » ; Agostinelli est la passion de la maturité, étroitement lié à l'évolution du roman en 1913 et 1914³⁰.

La fascination de Proust pour ceux qui œuvrent dans l'automobile n'est cependant pas limitée à ces deux êtres, une lettre de Proust à son frère, apparemment légèrement antérieure à l'équipée Normande de l'été 1907 avec Agostinelli, en témoigne :

Mon chéri. J'espère que tu ne seras pas fâché de ce que j'ai fait. T'ayant téléphoné, comme tu étais absent de Paris, et comme Hippolyte m'a dit que cela n'avait aucun inconvénient je suis sorti deux fois avec lui avant qu'il parte. J'aurais dû te demander la permission. Mais comme je ne l'aurais plus reçue à temps, et comme tu me l'avais permis, j'ai cru pouvoir le prendre sur moi, comme d'autre part Hippolyte semblait le désirer³¹.

L'usage de l'automobile ramène Marcel Proust à une situation infantile faite de désir, d'interdits et de transgressions. Par un déplacement qui relève de la synecdoque, l'automobile se trouve résumée par son chauffeur, lequel suscite tout un vocabulaire ambigu du désir et même de la possession amoureuse. Dans *La 628-E8*, Mirbeau remarque : « les mécaniciens exercent sur l'imagination des cuisinières et des femmes de chambre un prestige presque aussi

²⁴ Jean-Marc Quaranta, *Un amour de Proust, Alfred Agostinelli (1888-1914)*, Paris, Bouquins, (désormais abrégé en *UAP*), p. 159.

²⁵ *RTP*, III, p. 643.

²⁶ *Cahier 54*, f° 60. Il peut également s'agir du titre du poème de Hugo qui suit « À Villequier » (*Cahier 54*, édition de Francine Goujon, Nathalie Mauriac Dyer, Chizu Nakano, deux volumes, Turnhout, Brepols Publishers, 2008, p. 268, n. 2).

²⁷ Na Fr 16736, f° 285 ; *RTP*, II, p. 554. En 1914, le slogan « ils y viennent tous à la Charron » apparaît très souvent dans la presse.

²⁸ Archives du palais princier de Monaco, dossier D9-54 « Circulation/Fiacres automobiles 1819-1910, liasse Taximètres » et *UAP*, p. 86-88.

²⁹ Marcel Proust, *Écrits de jeunesse*, édition de Illiers-Combray, Institut Marcel Proust, 1991, p. 41.

³⁰ Sur Bizet et son rôle dans l'industrie automobile voir *UAP*, p. 86 et Philippe Schram, *L'Épopée de la société Le Zèbre et sa contribution aux lancements d'Amilcar et de Citroën*, Lyon, chez l'auteur, S.D., p. 11-12.

³¹ *Corr.* VII, p. 220-221, lettre datée, approximativement, par Philip Kolb de juillet 1907. On voit la voiture et son chauffeur dans Pedro Corrêa do Lago, *Marcel Proust une vie de lettres et d'images*, Paris, Gallimard, 2022, p. 172-173, sans qu'il soit possible d'identifier exactement le modèle utilisé par Proust en 1907.

irrésistible que les militaires », on peut considérer que l'observation vaut pour Proust lui-même³².

Il semble que l'écrivain ne soit pas le seul à avoir profité de cette connaissance intime de l'automobile. On trouve en effet dans un carnet cette note : « Agostinelli <à Glisolles> et le chauffeur de Croisset³³ ». Glisolles renvoie à l'arrivée dans la propriété des Clermont-Tonnerre lors du retour de Cabourg à Paris³⁴, le chauffeur de Croisset, c'est Etienne, le héros du *Circuit*, pièce de Francis de Croisset et Georges Feydeau, à laquelle Proust invite ses amis le 27 novembre 1909. Mme Grosbois, ancienne cocotte qui tient un garage, voit avec inquiétude sa nièce s'amouracher d'un mécanicien, qui se fait fort de devenir « un Américain ». Expliquant à cette femme qui est « de l'époque du cheval » que le monde a changé, Etienne révèle toute son ambition et sa foi en l'automobile :

Etienne : [...] ça s'est vu qu'un jeune mécanicien, aux mains pleines de graisse, dix ans plus tard, recevait des ministres à sa table servi par des queues de morue.

Madame Grosbois : Vous êtes à enfermer ! [...]

Etienne : Blaguez ! Quand je lis *L'Auto* ou *Paris-Sport* et que j'y dégote les exploits d'anciens coureurs à bicyclette qui triomphaient dans des Paris-Berlin, rien ne me semble impossible. Ils sont arrivés par l'énergie, par le sang-froid. [...]

Madame Grosbois : Vous avez l'intention d'être décoré ?

Étienne : J'ai toutes les intentions. Je m'autorise tous les rêves. Car je suis pratique, j'ai de la vaillance... et je suis un homme libre. Et c'est chic, ces choses-là ; on a l'impression d'être un Américain³⁵.

On a décelé l'apport de Proust à cette pièce, suggéré par certains détails de la correspondance et par la scène de voyeurisme où un groupe de personnage assiste aux ébats d'un couple³⁶. On peut également voir la main de l'écrivain dans le nom de guerre de Mme Grosbois, Irène de Lysieux, allusion transparente à la ville où se déroule la scène centrale d'« Impressions de route en automobile », où Proust met en scène « l'ingénieur Agostinelli », dont l'ambition est attestée notamment par Céleste Albaret³⁷ et dont le frère se prénomme Etienne.

Résurrection et catapulse automobiles

Si l'épisode de 1907 a tant marqué Proust, ce n'est pas seulement parce que la jeunesse, l'intelligence, le dévouement et l'ambition de son chauffeur l'ont séduit, c'est aussi que l'automobile et celui qui la conduit ont été pour lui le moyen d'une renaissance après le deuil de ses parents. On peut le lire dans « Impressions de route en automobile », lorsqu'Agostinelli éclaire le porche de la cathédrale de Lisieux dont « les piliers sortirent de la nuit, détachant vivement, en pleine lumière sur un fond d'ombre ». Cette opposition de l'ombre et de la

³² Octave Mirbeau, *La 628-E8*, Paris, Éditions du Boucher, 2003 [1907], p. 64. Il faudrait ajouter les nombreux chauffeurs dont il est questions dans la *Recherche*, notamment : « le fils du jardinier » qui « dévorait des yeux la place du moteur » de la voiture (*RTP*, III, p. 386) ; le mécanicien qui lit des ouvrages sur l'architecture (III, p. 640) ; « Ce beau mécanicien qui s'était toujours montré si affable et si Bon garçon » (III, p. 639) ; « le chauffeur était charmant et s'exprimait si simplement qu'on eût toujours dit paroles d'évangile. » (III, p. 415) ; le chauffeur à qui le héros demande de suivre Albertine et qui se révèle le complice des escapades de la jeune fille (III, p. 641-643) ; le comparse de Morel qui il lève des petites filles et escroque les clients, accomplissant « miraculeusement la multiplication des kilomètres quand il les comptait à M. de Charlus », si bien que la compagnie de taxis qui l'emploie n'a « qu'à demi-confiance dans la véracité du jeune évangéliste, appuyé sur sa roue de consécration. » (III, p. 416) image qui renvoie au portrait d'Agostinelli dans « Impressions de route en automobile ».

³³ Ct1, f° 5 ; p. 39.

³⁴ *Corr.* VII, p. 287.

³⁵ Georges Feydeau et Francis de Croisset, *Le Circuit*, représentée pour la première fois sur la scène du Théâtre des Variétés, le 29 octobre 1909)

³⁶ Jean-Yves Tadié, *Marcel Proust*, Paris, Gallimard, « NRF Biographies », 1996, p. 630.

³⁷ Céleste, *Monsieur Proust. Souvenirs recueillis par Georges Belmont*, Paris, Robert Laffont, « Vécu », 1991 [1973], p. 231.

lumière prend son sens un peu plus loin lorsqu'« un groupe d'enfants » dont les « boucles palpitait dans une lumière surnaturelle », recompose autour de l'automobile « la figure angélique d'une nativité³⁸. »

L'idée d'une renaissance, associée à la dimension surnaturelle que Proust attribue on l'a vu, à l'innovation technologique se manifeste également à la fin de l'article lorsque le chauffeur devient une image de Charon conduisant l'écrivain chez ses parents morts, auxquels renvoie également l'allusion au refrain de *Tristan* dans lequel le héros, marqué par la mort prématurée de ses parents, décide de « Désirer jusque dans la mort / Ne pas mourir à [son] désir » au lieu de « Brûler de désirs et mourir³⁹ ! »

Si l'automobile et le chauffeur font corps dans « Impressions de route en automobile » et plus généralement dans l'imaginaire et l'œuvre de l'écrivain, c'est précisément que l'engin et celui qui le pilote sont liés à ce que Proust désigne comme « l'expression de la plus prodigieuse attente de félicité qui ait jamais rempli l'âme humaine⁴⁰ », ce chant qui permet de renaître pour l'être que la mort de ses parents a rendu inconsolable.

Aviation

Les hangars d'aviation

Médiateur technologique pour l'automobile, Agostinelli est aussi un médiateur en matière d'aéronautique. C'est en effet lui qui conduit Proust sur les terrains d'aviations dont il est question dans *La Prisonnière* :

Comme il n'avait pas tardé à s'établir autour de Paris des hangars d'aviation, qui sont pour les avions ce que les ports sont pour les vaisseaux, [...] j'aimais souvent qu'à la fin de la journée le but de nos sorties — agréables d'ailleurs à Albertine, passionnée pour tous les sports — fût un de ces aérodromes. Nous nous y rendions, elle et moi, attirés par cette vie incessante des départs et des arrivées qui donnent tant de charme aux promenades sur les jetées, ou seulement sur la grève pour ceux qui aiment la mer, et aux flâneries autour d'un « centre d'aviation » pour ceux qui aiment le ciel⁴¹.

La suite évoque précisément les « appareils inertes [...] péniblement tiré par plusieurs mécaniciens » et décrit les phases de l'envol : « le moteur était mis en marche, l'appareil courait, prenait son élan, enfin, tout à coup, à angle droit, il s'élevait lentement, dans l'extase raidie, comme immobilisée, d'une vitesse horizontale soudain transformée en majestueuse et verticale ascension⁴². »

On possède plusieurs traces des visites de Proust à l'aérodrome de Buc. Il est probable qu'il s'y est rendu avec Alfred Agostinelli le 14 septembre 1913 ; pour le baptême de l'air de son chauffeur, une note légèrement postérieure au 19 septembre 1913 évoque ainsi « Charlus se liant avec les av[iateurs] comme l'amant de l'amie de Nahmias avec le professeur de Boston⁴³. » On sait également que Proust a fait venir à l'hôtel des Réservoirs de Versailles le chef pilote de l'école Blériot de Buc, Ferdinand Collin, dans la deuxième quinzaine de novembre 1913⁴⁴. Un détail de l'évocation des aérodromes dans *Le Côté de Guermantes* témoigne que Proust est revenu à Buc après l'inauguration de l'hôtel restaurant, le 4 avril 1914. En effet il en décrit le « bar vitré perché au haut de l'aérodrome ; à l'abri du vent,

³⁸ *Essais*, p. 476.

³⁹ Richard Wagner, *Tristan et Yseult*, version française de Victor Wilder, Breitkopf & Härtel, Leipzig, Bruxelles, 1886.

⁴⁰ « Impressions de route en automobile », *Essais*, p. 478.

⁴¹ *RTP*, III, p. 613.

⁴² *Ibid.* Il est intéressant de noter que dans ce passage l'aviation est comparée dans une longue métaphore filée à la plaisance, comme pour faciliter au lecteur la découverte d'un univers nouveau par le rapprochement avec un autre bien connu, image poétique, mais aussi manière de faire évoluer la représentation de l'innovation.

⁴³ Ct3, 2r° ; p. 251. *UAP*, p. 212.

⁴⁴ Ferdinand Collin, *Parmi les précurseurs du ciel*, Paris, J. Peyronnet, 1947, p. p. 256-257.

comme dans la cage en verre d'un phare⁴⁵ », d'où l'on peut « suivre, en compagnie d'un aviateur qui ne vole pas en ce moment, les évolutions d'un pilote exécutant des loopings », figure qui est l'une des acrobaties les plus prisées du public des aérodromes, depuis son invention au cours de l'été 1913.

Agostinelli n'est pas le seul médiateur dans ce domaine. Il faut probablement ajouter Daudet et Cocteau, ce dernier, au moins, ayant effectué son baptême de l'air avec Garros⁴⁶. Armand de Guiche, ami à qui Proust rend visite au printemps 1914, au moment où il cherche à acheter un avion, est un des pionniers de la recherche en aérodynamique, auteur d'un traité d'aérodynamique du plan qui le conduit à proposer des prototypes d'ailes en métal, ouvrant la voie à l'aviation moderne⁴⁷.

⁴⁵ *RTP*, II, p. 694.

⁴⁶ Georges Fleury, *Roland Garros. Un inconnu si célèbre*, Paris, François Bourin éditeur, 2009, p. 160.

⁴⁷ Armand de Gramont, duc de Guiche, *Essai d'aérodynamique du plan*, Hachette 1911. Voir également *L'Aéro*, 13 mars 1914, p. 2 : « les chefs pilotes, Deroye et Bidot expérimentent à Buc des ailes établies suivant les profils préconisés par les travaux du Duc de Guiche ».

Marcel Proust aéronautique

L'achat d'un avion pour Agostinelli est l'occasion d'au moins deux autres visites à Buc, la première pour commander l'avion, la seconde, faite « dans la pluie et dans la nuit » pour le décommander, à la suite du refus d'Agostinelli⁴⁸. On a supposé, et répété, que Proust voulait « offrir » un avion à Agostinelli, mais on ne s'est pas avisé que l'écrivain donne dans sa lettre le prix de ce cadeau, ce qui de sa part serait un manque de délicatesse difficilement explicable. Sans nier qu'il s'agisse d'une manœuvre pour s'attacher le jeune homme, comme le sera l'achat d'une Rolls et d'un yacht pour Albertine, il est probable que Proust a présenté, et en partie conçu, cette offre comme un investissement dans une association avec Agostinelli, le rentier fournissant les capitaux, le pilote la compétence. Quand on sait qu'un baptême de l'air ou une promenade en avion coûtaient alors plus de cent francs, que les concours et records étaient dotés de prix de plusieurs dizaines de milliers de francs, quand on connaît par ailleurs le goût de Proust pour les placements très (illusoirement) rentables et très risqués, on se dit que l'écrivain a pu se rêver en commanditaire d'une entreprise aéronautique.

Le prix, 27 000 francs, et le fait que Proust soit allé le commander à Buc, donc à Blériot, permet d'identifier le modèle qu'il a acheté. Il n'en existe qu'un qui corresponde à ce prix dans le catalogue Blériot 1913-1914, le Blériot XI-2 Tandem qui coûtait 26 800 francs avec moteur Gnome Gamma de 70cv, mais il existe deux autres motorisations plus puissantes, Lambda 80 cv et double Omega de 100cv, nécessairement plus coûteuses⁴⁹. Un tandem permet d'emporter un passager et d'atteindre 95 à 100 km/h, ce qui en fait un appareil adapté à la promenade et aux baptêmes de l'air et, avec le seul pilote, assez puissant pour remporter des courses et battre de records, ce qui confirme l'hypothèse d'une association à but lucratif.

Avec cette démarche d'achat Proust cesse d'être un consommateur d'innovations technologiques pour devenir acteur de l'histoire de l'aviation. Le refus d'Agostinelli et la mort du jeune homme le 30 mai 1914 mettent un terme aux rêves d'Icare de l'écrivain.

En matière d'innovation technologique, Proust est donc indubitablement de son temps. Cependant téléphone, automobile, avion – on pourrait également citer le pianola, l'appareil photo ou l'ascenseur – ne sont pas seulement, dans *À la recherche du temps perdu*, des clins d'œil à une époque. Ils ne sont pas non plus de simples thèmes permettant de prendre position pour ou contre le progrès. Proust en fait le support d'une analyse du rapport que nous entretenons avec l'innovation et qui reste d'actualité dans les analyses de la psychologie sociale de l'innovation : le scepticisme, la peur, la résistance au changement, la banalisation, l'importance des groupes d'appartenance. Dans ce domaine, il resterait notamment à envisager plus en détail comment le roman rend compte de ce que cette discipline nomme « les opinions ancrées », « les représentations », « les normes ambiantes ».

Au travers de l'automobile, d'abord vue comme une pratique sportive et une question de spécialistes, puis moyen de locomotion entré dans les mœurs on voit que l'écrivain porte une grande attention à l'évolution des usages et de l'image. Cet homme qui vit en grande partie isolé et reclus recourt à des médiateurs dans sa connaissance des nouvelles technologies de son temps : Bizet, Agostinelli, Guiche, Cocteau peut-être, d'autres certainement. L'écrivain lui-même, par son usage de l'automobile, du téléphone, du théâtrophone et du pianola, a une connaissance directe de ces innovations ; en se lançant dans l'aéronautique, il aurait pu passer du stade de consommateur à celui d'acteur de l'innovation technologique.

⁴⁸ *Corr.* XIII, p. 217. Une autre visite a probablement eu lieu au début du mois de mai 1914 (UAP, p. 315-316).

⁴⁹ Louis Blériot, *L'Envol du siècle*, Vence, Fondation Maeght, 1988, p. 239.