

Université de Montréal

Une route à soi
Représentations et récits de *fugitives* de la Belle Époque à la Seconde Guerre mondiale

par Catherine Blais

Département des littératures de langue française
Faculté des arts et des sciences

Thèse présentée
en vue de l'obtention du grade de Docteur (Ph.D.)
en littératures de langue française

Octobre 2018

© Catherine Blais, 2018

Université de Montréal
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Cette thèse intitulée :
Une route à soi. Représentations et récits de *fugitives* de la Belle Époque à la Seconde Guerre mondiale

Présentée par :
Catherine Blais

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Marcello Vitali-Rosati, président-rapporteur

Andrea Oberhuber, directrice de recherche

Judith Sribnai, membre du jury

Diana Holmes, examinatrice externe

Résumé

Entre la Belle Époque et la Seconde Guerre mondiale, de nouveaux moyens de transport (bicyclette, automobile, avion) s'imposent tour à tour dans le paysage des grandes métropoles occidentales. S'ils apparaissent, pour les contemporains, comme une réponse à un désir de liberté et de vitesse, ils soulèvent également la critique lorsqu'ils se retrouvent entre les mains des femmes, qui n'ont pas tardé à s'approprier ces symboles du progrès technologique. Dans le discours de l'époque, les outils de locomotion sont le plus souvent associés au masculin, en raison des liens privilégiés qu'ils entretiennent avec les grands thèmes et phénomènes de la modernité, mais aussi parce que l'expérience qu'ils proposent se joue dans l'espace public. En les employant, les pionnières de la locomotion rapide dérogent aussi aux attentes sociales et sexuées, ce qui a pour effet d'exacerber les angoisses liées à l'émancipation féminine. En conséquence, les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices sont fréquemment rapprochées d'une autre figure controversée, la « femme moderne ».

S'intéresser aux *fugitives*, c'est-à-dire aux femmes ayant profité d'une forme de mobilité individualisée, permet de repenser la définition qui a été donnée de la « femme moderne », celle-ci ayant rarement été interrogée dans ses rapports à la technique. Cette réévaluation se fait à partir de l'étude des représentations littéraires, iconographiques et cinématographiques des *fugitives* produites au début du XX^e siècle, mais aussi des récits écrits par des femmes-auteurs ayant elles-mêmes fait l'expérience des transports. À travers cette étude, il est possible de retracer l'imaginaire de la *fugitive*, soit la manière dont cette figure a été perçue, imaginée, pensée et mise en scène à son époque et de voir, dans une perspective générale, comment elle participe à la reconfiguration du « féminin », sujet qui est plus que jamais d'actualité au tournant des XIX^e et XX^e siècles.

Mots-clés : femme moderne ; fugitive ; modernité ; imaginaire social ; représentation ; bicyclette ; automobile ; avion ; littérature du XX^e siècle.

Abstract

Major Western metropolises saw the birth of multiple new modes of transportation (bicycles, cars and airplanes) during the years between the *Belle Époque* and the Second World War. Whilst they appeared, for contemporaries, to satisfy a need for speed and freedom, they have also been criticized when women seized those symbols of technological progress. At the time, transportation methods were strongly associated with masculinity due to their ties with modernity and their use in the public space. By using them, female cyclists, motorists and aviatrix then transgressed societal and sexual norms and were often related to the female emancipation phenomenon and the modern woman figure.

By focusing on female users of those vehicles, which we call *fugitives*, we will redefine the term « modern woman », as it has rarely been seen through the prism of technical abilities. This reformulation will be grounded, on one part, on the literary, visual and cinematographic representations of the *fugitives* and on the other part on texts written by female writers having experienced new modes of transportation. This study will define the *fugitive's* imaginary ; the way she was perceived and staged in her day and how it participated in a reconfiguration of the feminine identity, a topic of great interest in the early 20th century.

Keywords : modern woman ; *fugitive* ; modernity ; social imagination ; representation ; bicycle ; car ; airplane ; 20th century literature.

Table des matières

Résumé	i
Abstract	ii
Table des matières	iii
Liste des illustrations	vii
Liste des sigles et abréviations	xiii
Remerciements	xv
Introduction	1
<i>Les fugitives</i> sur la ligne de départ.....	1
De papier, de chair et de métal.....	5
Albertine et les autres.....	9
Apprivoiser les femmes en mouvement.....	17
Histoire littéraire et culturelle	17
<i>New Modernist Studies</i>	22
Voir et lire la <i>fugitive</i>	28
Sociocritique et imaginaire social.....	32
Première partie. Penser la <i>fugitive</i>	39
Chapitre 1. La figure de la « femme moderne »	41
1.1 Se transformer : la <i>New Woman</i>	42
1.2 Se masculiniser : la garçonne.....	50
1.3 Sortir des sentiers battus	56
Chapitre 2. Les femmes à la conquête de l'espace	63
2.1 S'entraîner : la sportive	64
2.2 S'exiler : la voyageuse	74
2.3 Se perdre : la flâneuse	79
Chapitre 3. À l'ombres des jeunes filles en fuite.....	87
3.1 Aux origines : Albertine.....	88
3.2 L'« expérience de la modernité ».....	96

3.3	La <i>fugitive</i> , paramètres d'une définition	105
-----	--	-----

Dans le cabinet des curiosités ambulantes

Deuxième partie. La Belle Époque des « petites reines »	113
Chapitre 4. Comment faire la cour à la « petite reine »	117
4.1 L'influence de l'Art nouveau.....	119
4.2 Une parade de fleurs	123
4.3 Un Pégase d'acier	131
Chapitre 5. Allons au bois de Boulogne	139
5.1 Retour à l'état sauvage.....	141
5.2 Un espace à soi.....	145
5.3 Un temps à soi.....	151
Chapitre 6. Une idylle en tandem	156
6.1 Une réputation trouble	157
6.2 Une jeune cycliste à marier.....	161
6.3 Gomorrhe moderne	163
Chapitre 7. Citoyennes du monde.....	171
7.1 Une enquête de Sherlock Holmes	173
7.2 La Dame en gris	175
7.3 Une publicité ambulante	181
Chapitre 8. La leçon de bicyclette.....	188
8.1 L'A.B.C. du cyclisme	189
8.2 Une expérience corporelle et visuelle	192
Conclusion. <i>The machine in the garden</i>	198
Troisième partie. Les folles années de l'automobiliste	201
Chapitre 9. Un rêve de jeune fille	207
9.1 Des chauffeuses en série	209
9.2 Parader en automobile.....	213
9.3 Une singulière amie	221

Chapitre 10. Femmes au volant, mort au tournant.....	223
10.1 Dérapages au féminin	226
10.2 Le prix de la vitesse	230
Chapitre 11. Dans le siège du conducteur.....	241
11.1 On ne naît pas chauffeuse, on le devient.....	241
11.2 Des mascottes de radiateur.....	243
11.3 Garçonne ou chauffeuse ?	247
11.4 Un boudoir sur roues.....	256
Chapitre 12. Le volant, un nouvel Adam ?	264
12.1 Le frisson de la vitesse.....	265
12.2 Perdre le contrôle	272
Chapitre 13. Les pionnières de la locomotion rapide	276
13.1 L'Amazone aux yeux verts	277
13.2 Le sourire de Dorothy Levitt.....	285
Chapitre 14. Autoportraits au rétroviseur	289
14.1 Conduire pour la cause.....	290
14.2 Colette et Tamara	291
14.3 Une carrosserie simultanée	298
Chapitre 15. Vues du pare-brise.....	301
15.1 La romance du voyage	302
15.2 Effets de médiation	308
15.3 L'esthétique du choc	314
15.4 Maître du temps et de l'espace.....	318
Conclusion. La route moderne	321
Quatrième partie. Les Filles de l'éther.....	323
Chapitre 16. Quitter le nid	331
Chapitre 17. Les amours d'Icare	342
17.1 La passagère clandestine.....	343
17.2 Une figure sacrificielle.....	350
17.3 Les Trois Harpies.....	359
Chapitre 18. Les spectaculaires aviatrices	369

18.1	Le visage de l'aviation	371
18.2	Un raid autour du monde	375
18.3	L'appel d'Hélios	378
18.4	La coqueluche des journaux.....	386
Chapitre 19. Portraits d'aviatrices		388
19.1	L'extraordinaire Amelia Earhart.....	391
19.2	Les raisins d'Harriet Quimby.....	395
19.3	De la chambre noire au cockpit	398
Chapitre 20. C'était écrit dans les étoiles		404
20.1	Le chant du moteur	406
20.2	Des femmes-machines	408
20.3	Sur la corde raide	412
Chapitre 21. À vol d'oiseau.....		417
21.1	L'aviation et les avant-gardes	418
21.2	Conquérantes du ciel.....	421
21.3	Vagabondes de l'air	424
21.4	Le spectacle d'en haut.....	426
Conclusion. L'œil solaire		437
Conclusion. Une route à soi.....		440
	À la croisée des chemins.....	440
	De la bécane à l'aéroplane	442
	Une femme moderne.....	445
Bibliographie		xvi
Annexe. Iconographie de la <i>fugitive</i>		xliii

Liste des illustrations¹

1. Illustration pour « Le mouvement à bicyclette » (1899) de Lucas-Championnière – p. 68.
2. Jean Béraud, *Le Chalet du cycle au bois de Boulogne*, huile sur toile, ca 1900 – p. 84.
3. Julius Leblanc Stewart, *Les dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot*, huile sur toile, 1900 – p. 85.
4. Maurice Neumont, *Draisienne ou célérifère*, estampe, 1896 – p. 113.
5. Maurice Neumont, *Draisienne ou célérifère à trois roues et siège*, estampe, 1896 – p. 113.
6. Maurice Neumont, *Tricycle à trois leviers*, estampe, 1896 – p. 113.
7. Maurice Neumont, *Couple à bicyclette*, estampe, 1896 – p. 113.
8. Mars, illustration pour « La Reine Bicyclette », 1890 – p. 115.
9. Jean Carlu, affiche pour les cycles Peugeot, 1922 – p. 115.
10. Misti, affiche pour le Vélodrome d'hiver, 1905 – p. 119.
11. Gaston Noury, affiche pour les cycles Gladiator, 1910 – p. 119.
12. Misti, affiche pour les cycles Clément, ca 1900 – p. 120.
13. Affiche pour les cycles Kynoch, ca 1923 – p. 123.
14. Félix Fournery, affiche pour les cycles Terrot-Dijon, 1920 – p. 124.
15. Tamagno, affiche pour les cycles Terrot & Cie, 1905 – p. 124.
16. Alexandre Théophile Steinlein, affiche pour les Motocycles Comiot, 1899 – p. 124.
17. Illustration pour *Lulu, roman clownesque* de Félicien Champsaur, 1900 – p. 124.
18. Misti, affiche pour les cycles Gladiator, 1895 – p. 126.
19. Frederick Ramsdell, affiche pour les cycles American Crescent, 1899 – p. 127.
20. Peter Alfred Gross, affiche pour Rudge La Déesse, ca 1900 – p. 127.
21. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 130.
22. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 130.

¹ Les numéros de pages indiqués concernent l'endroit où l'image est mentionnée dans le corps du texte. Toutes les illustrations sont reproduites dans l'annexe, accompagnées de leur numéro respectif.

23. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 130.
24. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 130.
25. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 130.
26. Plouzeau, affiche pour les cycles Terrot, ca 1897 – p. 131.
27. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Fernand Clément & Cie, 1895 – p. 132.
28. Henri Gray, affiche pour les cycles Sirius, 1899 – p. 132.
29. Affiche pour les cycles Ouragan, s.d. – p. 133.
30. Eugène Ogé, affiche pour les cycles La Guêpe, ca 1893 – p. 133.
31. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Falcon, 1896 – p. 133.
32. Henri Gray, affiche pour les cycles Brillant, 1900 – p. 133.
33. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Clément, ca 1898 – p. 133.
34. L.W. (non identifié), affiche pour les cycles Gladiator, ca 1895 – p. 133.
35. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 134.
36. Affiche pour la manufacture Dussart & Accou, ca 1900 – p. 136.
37. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour le Palais-Sport, 1890 – p. 136.
38. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Sirius, 1899 – p. 136.
39. A. Bonnard, affiche pour les cycles Papillon, 1890 – p. 139.
40. C. Brun, affiche pour les cycles H. Vigneron, 1893 – p. 156.
41. G. Moore, affiche pour les cycles Psycho, 1898 – p. 156.
42. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898 – p. 157.
43. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Clément, 1894 – p. 158.
44. Alméry Lobel-Riche, affiche pour les cycles Peugeot, 1898 – p. 158.
45. Manuel Robbe, affiche pour les cycles Plasson, 1897 – p. 158.
46. Jean-Marie Michel Liebeaux (dit Mich), affiche pour La Cyclette, 1909 – p. 158.
47. Mars, illustration pour *Mesdames les cyclistes*, 1900 – p. 158.
48. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Déesse, ca 1890 – p. 159.
49. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 4 juillet 1897 – p. 159.
50. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 26 septembre 1897 – p. 1159.
51. Jules-Alexandre Grün, affiche pour les cycles Kymris, 1900 – p. 160.
52. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 4 juillet 1897 – p. 167.

53. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 11 juillet 1897 – p. 168.
54. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 24 juillet 1897 – p. 168.
55. Mars, illustration pour *Mesdames les cyclistes*, 1900 – p. 168.
56. Mars, caricature pour *Le Journal amusant*, 1895 – p. 177.
57. « The New Woman – Wash Day », stéréographie, 1897 – p. 177.
58. F. M. Howarth, « Her choice », illustration pour le magazine *Puck*, 1897 – p. 177.
59. « La beauté émancipée », caricature reproduite dans *La Femme en culotte*, 1898 – p. 177.
60. Gordon Browne, illustration pour *Miss Cayley's Adventures*, 1899 – p. 183.
61. Gordon Browne, illustration pour *Miss Cayley's Adventures*, 1899 – p. 184.
62. « A Warning to Enthusiasts », caricature pour le magazine *Punch*, 1899 – p. 184.
63. Alice Austen, photographie intitulée « Correct position – leaning with the wheel », 1896 – p. 189.
64. Alice Austen, photographie intitulée « Incorrect position – leaning against the inclination », 1896 – p. 189.
65. Photographie de Frances E. Willard pour *A Wheel Within a Wheel*, 1895 – p. 193.
66. Georges Gaudy, affiche pour les cycles et automobiles Louvain, 1898 – p. 201.
67. Georges Gaudy, affiche pour les cycles et automobiles Legia, 1898 – p. 201.
68. Affiche pour les cycles et automobiles Cottereau & Cie, ca 1905 – p. 201.
69. Charles Sykes, *Spirit of Ecstasy*, sculpture pour la compagnie Rolls-Royce – p. 202.
70. William Nicholson, *La Belle chauffeuse*, huile sur toile, 1904 – p. 214.
71. Ernest Montaut, *La Chauffeuse*, dessin, ca 1905 – p. 214.
72. Ernest Montaut, affiche pour Michelin, 1905 – p. 215.
73. Couverture du magazine *Femina*, édition du 1^{er} septembre 1904 – p. 216.
74. Paul Gervais, *L'effroi*, huile sur toile, 1904 – p. 226.
75. William G. Stewart, caricature intitulée *When Women Drives*, 1915 – p. 228.
76. « L'accident de madame Caillaux », couverture du *Petit Journal illustré*, 26 juillet 1925 – p. 228.
77. Philippe Chapellier, affiche pour les phares Alpha B.R.C., 1905 – p. 243.
78. Howard Chandler Christy, couverture du magazine *Motor*, novembre 1921 – p. 245.
79. Howard Chandler Christy, couverture du magazine *Motor*, mai 1923 – p. 245.

80. Ruth Eastman, couverture du *Motor*, juillet 1921 – p. 245.
81. Léon Bonnotte, « Mimi apprend à conduire : la leçon de débrailage », illustration pour le magazine *Fantasio*, 1926 – p. 257.
82. Léon Bonnotte, « Le thé-promenade : ou le véritable “salon” de l’automobile », illustration pour *Fantasio*, 1923 – p. 260.
83. Léon Bonnotte, « Le dernier cri : auto-boudoir pour cinq à sept », illustration pour *Fantasio*, 1926 – p. 260.
84. Marcellin Auzolle, affiche pour Auto Barré, 1903 – p. 266.
85. Léo Fontan, couverture pour *La Vie parisienne*, 15 janvier 1916 – p. 268.
86. Léon Bonnotte, « Les petites Walkyries : avance à l’allumage », illustration pour *Fantasio*, 1925 – p. 273.
87. Howard W. Nicholls, photographie pour *The Woman and the Car*, 1909 – p. 285.
88. Howard W. Nicholls, photographie pour *The Woman and the Car*, 1909 – p. 285.
89. Howard W. Nicholls, photographie pour *The Woman and the Car*, 1909 – p. 285.
90. Couverture de *La Vie au grand air*, 16 mars 1905 – p. 286.
91. Photographie de la militante américaine Elsie Hill devant une foule au Minnesota, 19 juillet 1916 – p. 290.
92. Photographie publiée dans le *Suffrage Daily News*, 2 novembre 1914 – p. 290.
93. Photographie de Jean Harlow et de sa Cadillac devant les studios MGM, 1934 – p. 291.
94. Photographie de Marlene Dietrich devant sa Rolls-Royce, 1930 – p. 291.
95. George Hoyningen-Huene, photographie de Colette Salomon pour le magazine *Vogue*, 1^{er} septembre 1927 – p. 293.
96. Tamara de Lempicka, *Autoportrait dans la Bugatti verte*, huile sur toile, 1929 – p. 293.
97. Citroën B12 décorée par Sonia Delaunay pour l’Exposition internationale des arts décoratifs et modernes, 1925 – p. 299.
98. Georges Lepape, couverture du *Vogue* britannique, janvier 1925 – p. 299.
99. Agence de presse Meurice, concours d’aviettes, France, 1913 – p. 322.
100. Honoré Daumier, caricature pour *Le Charivari*, 16 avril 1856 – p. 327.
101. Joseph Pierre Nuyttens, couverture pour *The Flying Girl*, 1911 – p. 332.
102. Georges Scott, *La Passagère*, fusain et gouache, 1911 – p. 342.
103. *Le Petit Journal illustré*, 9 décembre 1934 – p. 344.

104. Ernest Montaut, affiche pour la Grande semaine d'aviation de la Reims, 1909 – p. 346.
105. Roger Jourdain, affiche pour l'Aérodrome de Vichy, 1909 – p. 346.
106. Amelia Earhart posant devant son avion, 1937 – p. 348.
107. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933 – p. 350.
108. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933 – p. 350.
109. Katharine Hepburn, photographie promotionnelle pour le film *Christopher Strong*, 1933 – p. 351.
110. Amelia Earhart dans le cockpit de son appareil, s.d. – p. 351.
111. Katharine Hepburn, photographie promotionnelle pour *Christopher Strong*, 1933 – p. 352.
112. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933 – p. 352.
113. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933 – p. 353.
114. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933 – p. 354.
115. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933 – p. 355.
116. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933 – p. 356.
117. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933 – p. 356.
118. Louis Gonnet, illustration pour *Fantasio*, 1927 – p. 363.
119. Fabien Fabiano, illustration pour *Fantasio*, 1928 – p. 363.
120. Image promotionnelle pour *Tail Spin*, 1939 – p. 365.
121. Photogramme tiré du film *L'Autre aile*, production Dal Film, 1923 – p. 382.
122. Publicité pour *L'Autre aile*, 1923 – p. 382.
123. Veste en cuir ayant appartenu à Amelia Earhart, *National Space and Air Museum*, Washington – p. 390.
124. Lockheed Vega B2 ayant appartenu à Amelia Earhart, *National Space and Air Museum*, Washington – p. 391.
125. Amelia Earhart, photographie, s.d. – p. 391.
126. Amelia Earhart, photographie pour le *Vogue*, 1934 – p. 391.
127. Étiquette de l'un des vêtements dessinés par Amelia Earhart, 1934 – p. 392.
128. Flohri, portrait d'Harriet Quimby devant son monoplan, photographie rehaussée à la gouache, 1911 – p. 394.
129. Affiche pour le Vin Fiz, 1913 – p. 394.

130. Mathilde Moisant, photographiée pour *La Revue aérienne*, 10 mars 1912 – p. 396.
131. Page couverture de *La Vie au grand air*, 13 septembre 1913 – p. 398.
132. Amelia Earhart posant devant son appareil, s.d. – p. 400.
133. Louise Thaden, photographie, ca 1930 – p. 400.
134. Beryl Markham, photographie, 1936 - p. 400.
135. Hélène Boucher, photographie, s.d. – p. 400.
136. Amy Johnson, photographie, 1930 – p. 401.
137. Sonia Delaunay, *Hélice*, panneau mural, 1937 – p. 417.
138. Sonia Delaunay, *Moteur d'avion*, panneau mural, 1937 – p. 417.
139. Sonia Delaunay, *Tableau de bord*, panneau mural, 1937 – p. 417.

Liste des sigles et abréviations

<i>AAr</i>	<i>L'Autre aile</i> (roman original), Ricciotto Canudo
<i>AAs</i>	<i>L'Autre aile</i> (scénario adapté), Ricciotto Canudo
<i>AD</i>	<i>Albertine disparue</i> , Marcel Proust
<i>AG</i>	<i>The Automobile Girls</i> , Laura Dent Crane
<i>AO</i>	<i>Ailes ouvertes</i> , Maryse Bastié
<i>ASC</i>	<i>The Adventure of the Solitary Cyclist</i> , Arthur Conan Doyle
<i>CSB</i>	<i>The Common Sense of Bicycling</i> , Maria E. Ward
<i>CW</i>	<i>The Golf Lunatic and his Bicycling Wife</i> , Mary Eliza Kennard
<i>Deutschland</i>	<i>Deutschland</i> , René Trintzius
<i>EOS</i>	« Evening Over Sussex », Virginia Woolf
<i>FG</i>	<i>The Flying Girl</i> , Edith Van Dyne
<i>FI</i>	<i>The Fun of It</i> , Amelia Earhart
<i>Garçonne</i>	<i>La Garçonne</i> , Victor Margueritte
<i>HWF</i>	<i>High, Wide and Frightened</i> , Louise Thaden
<i>L'Aventure</i>	<i>L'Aventure sur la route</i> , Raymond de Rienzi
<i>L-P</i>	<i>Luna-Park</i> , Elsa Triolet
<i>LRC</i>	<i>Lulu, roman clownesque</i> , Félicien Champsaur
<i>Lys</i>	<i>Le Lys</i> , Pierre Wolff et Gaston Leroux
<i>P</i>	<i>La Prisonnière</i> , Marcel Proust
<i>PA</i>	<i>The Phantom Airship</i> , Margaret Burnham
<i>Paris</i>	<i>Paris</i> , Émile Zola
<i>OJF</i>	<i>À l'ombre des jeunes filles en fleurs</i> , Marcel Proust
<i>MA</i>	<i>Mistress of the Air</i> , Dorothy Carter
<i>MCA</i>	<i>Miss Cayley's Adventures</i> , Grant Allen
<i>MFF</i>	<i>A Motor-Flight Through France</i> , Edith Wharton
<i>MG</i>	<i>The Motor Girls</i> , Margaret Penrose
<i>MM</i>	<i>The Motor Maids</i> , Katherine Stokes

<i>ND</i>	<i>Nancy Drew Mystery Stories</i> , Carolyn Keene
<i>North</i>	<i>To the North</i> , Elizabeth Bowen
<i>Orlando</i>	<i>Orlando</i> , Virginia Woolf
<i>SG</i>	<i>Sodome et Gomorrhe</i> , Marcel Proust
<i>VDA</i>	<i>Voici des ailes</i> , Maurice Leblanc
<i>WC</i>	<i>The Wheels of Chance</i> , H. G. Wells
<i>WN</i>	<i>West with the Night</i> , Beryl Markham
<i>WW</i>	<i>Women With Wings</i> , Genevieve Haugen
<i>WWW</i>	<i>A Wheel Within a Wheel</i> , Frances E. Willard

Remerciements

Merci à ma directrice de recherche, Andrea Oberhuber, qui m'a soutenue, guidée et inspirée depuis le tout premier jour de mon arrivée à l'université. Sans elle, je n'aurai jamais cru en mes capacités d'écrire une thèse. Grâce à ses conseils, ses encouragements et ses lectures attentives, celle-ci est pourtant arrivée à destination.

Merci à ma mère, mon père, mon frère et à Valérie pour m'avoir empêchée de perdre le nord.

Merci à Sarah et à Isabelle, pour avoir partagé mes angoisses et pour leur contribution à ma perpétuelle quête de synonymes.

Merci au Fonds de Recherche Société et Culture du Québec ainsi qu'au Département des littératures de langue française de l'Université de Montréal pour leur soutien financier m'ayant aidée, tout au long de la rédaction, à mettre de l'essence dans le moteur.

Introduction

Les fugitives sur la ligne de départ

Quand leur singulière silhouette se profile à l'horizon, au détour d'une ruelle, à la croisée des chemins ou même dans l'ombre d'un nuage, le temps s'arrête, sauf pour elles : ces machines d'un genre nouveau, qui règnent sur les routes de la terre et du ciel, ne laissent en guise d'adieu qu'une impression fugace, une image trouble d'elles-mêmes. Aucune carte de visite n'est confiée à la foule où se pressent des admirateurs au même titre que des détracteurs. Après leur passage, seules demeurent les questions soulevées : on s'interroge sur leur identité, leur origine, leur destination. Des grands boulevards aux sentiers les plus isolés de la campagne, les rumeurs à leur sujet se changent, dès leur passage, en clameur. Ces mystérieuses machines, que l'on se plaît à admirer et à critiquer, portent pourtant un nom et sont également dotées d'un visage ; car ceux qui les ont adoptées attirent tout autant l'attention publique, sinon plus que les véhicules eux-mêmes. C'est ainsi qu'au tournant du XX^e siècle, les contemporains trouvent réponse à leur désir d'indépendance, de liberté et de vitesse sous la forme de nouveaux moyens de transport individualisés. La bicyclette, l'automobile et l'avion s'imposent alors dans le paysage et succèdent, dans les rêves des hommes et des femmes avides de mouvement et de déplacement accélérés, à l'imposant cheval-vapeur qui avait dominé le siècle précédent.

À l'instar de toute autre invention technique, ces outils de locomotion ont généré leur part de frictions au sein de la société au début du XX^e siècle, soit durant une période allant de la Belle Époque à la Seconde Guerre mondiale (1890-1940). Alors que les plus enthousiastes voient en eux une manière de s'affranchir des horaires contraignants du train, qui impose un rythme et un trajet à ses passagers, d'autres s'inquiètent de leurs possibles répercussions sur les mœurs. Aucune sphère de la société ne semble être à l'abri des ravages causés par l'apparition de la bicyclette, de l'automobile et de l'avion. Dans leur sillon, ils ont touché tous les domaines (vestimentaire, moral, sexuel, culturel, économique et politique) et leur ont fait mordre la poussière. Véritables catalyseurs de transformations sociales et révélateurs des

changements en cours et de ceux à venir¹, ils modifient non seulement les habitudes de vie et les pratiques du quotidien, mais ils perturbent également le comportement des individus, dont certains suscitent la controverse plus que d'autres : c'est le cas des femmes, qui n'ont pas tardé à s'approprier les symboles du progrès technologique.

Partout sur leur route pavée de murmures et de préjugés, elles ont rencontré des obstacles. Les esprits les plus conservateurs souhaitent freiner leur course, les éloigner de ces outils de locomotion qui prennent, entre leurs mains, des allures d'agents du diable², tant ils bouleversent le décorum associé au « féminin ». Car il faut dire qu'en gagnant « le droit d'aller où elles veulent, quand elles le veulent, avec qui elles veulent³ », grâce à l'aide précieuse des moyens de transport individualisés, celles-ci ont considérablement dérogé à l'imaginaire de la jeune femme idéale ainsi qu'aux attentes sociales et sexuées. Face à l'ordre établi, la bicyclette, l'automobile et l'avion représentent une menace, une force perturbatrice susceptible de bousculer les conventions et les normes sociales. Plus encore, ils semblent dotés d'un pouvoir, celui d'exacerber les angoisses liées à l'émancipation féminine, sujet qui est plus que jamais d'actualité au tournant des XIX^e et XX^e siècles.

De multiples phénomènes concourent à favoriser cet affranchissement, qui participe aux nombreux bouleversements d'ordre social, politique, économique et technique balayant alors les sociétés européenne et américaine. L'émergence des premiers mouvements féministes, la perte des repères identitaires traditionnels ainsi qu'une crise des rôles sexués favorisent la transformation du « féminin » et le passage d'un modèle séculaire à un type plus moderne de femmes, dont font partie les figures de cyclistes, d'automobilistes et d'aviatrices. Les moyens de transport, s'ils ne peuvent être uniquement tenus responsables de cette mutation, n'en demeurent pas moins les complices des changements en cours, par la manière dont ils permettent aux femmes de repousser les limites de la sphère privée, à l'intérieur de laquelle elles ont été longtemps confinées. Elles accèdent à l'espace public, territoire masculin par excellence, et à la pratique sportive, ce qui suppose une transformation de leur image de soi et

¹ Voir Alexandre Buisseret, « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque », *Le Mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, p. 51.

² Voir Sue Macy, *Wheels of Change. How Women Rode the Bicycle to Freedom (With a Few Flat Tires Along the Way)*, Washington, National Geographic Society, 2011, p. 28.

³ Claire Morissette, *Deux roues, un avenir. Le vélo en ville*, préface de Robert Silverman, Montréal, Écosociété, coll. « Retrouvailles », 2009 [1994], p. 163.

de leur rapport à autrui, puisqu'elles s'inscrivent au sein d'un réseau de sociabilité ouvert par « l'avènement des loisirs⁴ ». Symboles de mobilité, de liberté et d'indépendance, les nouveaux outils de locomotion peuvent être considérés comme les attributs de la femme émancipée, qui prend part à la vie publique et joue un rôle actif dans la société de consommation en émergence. Grâce à la bicyclette, l'automobile et l'avion, c'est l'existence même d'une nouvelle féminité qui se met en place : l'identité, le rôle et le corps de la femme ne peuvent demeurer inchangés au contact de la machine, tout comme sa manière d'appréhender son environnement immédiat. L'accélération du temps, induite par la prodigieuse vélocité des outils de locomotion modernes, ainsi que la fragmentation de l'espace, qui défile d'une manière quasi cinématographique sous les yeux des figures en mouvement, transforment en effet les modes de perception du monde extérieur : le transitoire, l'éphémère et la mobilité font dorénavant partie intégrante de leur existence.

Les pionnières de la locomotion rapide, autour desquelles s'est cristallisé un ensemble de phénomènes et de discours socioculturels, constituent l'objet de cette thèse. Si les moyens de transport en sont le moteur, ce sont les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices qui y jouent le rôle d'agentes : c'est leur existence et leur univers qui se trouvent au cœur de la réflexion, tout comme les récits qu'elles produisent et inspirent. Dès l'instant où elles se sont rendues visibles dans l'espace public, là où leur présence ne va pas de soi, traditionnellement, ces femmes ont non seulement mobilisé le regard (critique) de la foule, mais elles ont également éveillé l'intérêt des écrivains et des artistes visuels, qui se sont plu à les mettre en scène dans leurs œuvres. En Europe comme en Amérique du Nord, entre lesquels les échanges s'intensifient, les représentations littéraires et iconographiques de ces *fugitives* foisonnent. Emprunté à l'univers de Marcel Proust, le terme « *fugitives* » permettra de rassembler sous une même dénomination les figures de cyclistes, d'automobilistes et d'aviatrices, non pas dans le but de gommer leurs différences ou de minimiser leur importance, mais plutôt de manière à souligner ce qui les unit et fonde leur spécificité ; leur rapport particulier au mouvement, au temps et à l'espace, en plus de les distinguer de la génération précédente, a fait d'elles des figures éminemment modernes.

⁴ Alain Corbin, « L'avènement des loisirs », dans Alain Corbin (dir.), *L'avènement des loisirs : 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, p. 9.

L'on ne saurait trop insister sur cet aspect. Monter à bicyclette, conduire une automobile et piloter un avion, c'est bien plus que faire l'expérience du transitoire : ce qui est thématé, voire mis en scène dans les œuvres consacrées aux *fugitives* ou produites par celles-ci, c'est « l'expérience de la modernité » elle-même, pour reprendre la formule de Marshall Berman⁵. En effet, l'imaginaire des transports est étroitement lié à des thèmes et des phénomènes qui provoquent la modernisation des sociétés européenne et américaine à l'aube du XX^e siècle. Les nouveaux outils de locomotion, auxquels s'est greffé un ensemble de discours, de pratiques et d'usages, apparaissent dans les circonstances comme de véritables « laboratoires de la modernité⁶ », par la manière dont ils condensent les facteurs de changements qui bouleversent alors la société. Dès lors qu'ils s'immiscent dans le quotidien des femmes, celles-ci peuvent prendre le pouls de la modernité, la vivre et se l'approprier ; bref, elles deviennent modernes à leur tour.

En cela s'esquisse la visée de cette thèse : les *fugitives*, en raison des liens privilégiés qu'elles entretiennent avec le mouvement et la vitesse, permettent de repenser la définition qui a été donnée de la figure de la « femme moderne », dans la mesure où celle-ci a rarement été interrogée dans ses rapports à la technique. Cette réévaluation se fait à partir de l'étude des représentations littéraires et iconographiques des *fugitives* produites au début du XX^e siècle, mais aussi du témoignage de pionnières ayant elles-mêmes fait usage des moyens de transport individualisés, l'écriture de la fuite étant révélatrice d'un certain état de société et productrice d'un discours sur les relations entre « féminité » et « mobilité ». En retraçant l'imaginaire de la *fugitive*, je me propose de jeter un nouvel éclairage sur un pan de l'histoire littéraire et culturelle largement négligé, tout en questionnant les relations entre moyens de transport, modernité et construction d'un féminin nouveau genre qui se jouent de la fin du XIX^e siècle au début du XX^e siècle.

⁵ Voir Marshall Berman, « Introduction. Modernity – Yesterday, Today and Tomorrow », *All That Is Solid Melts Into Air. The Experience of Modernity*, New York, Simon and Schuster, 1982, p. 19.

⁶ Alain Corbin, « Du loisir cultivé à la classe de loisir », dans Alain Corbin (dir.), *op. cit.*, p. 62.

De papier, de chair et de métal

La période des années 1890 à 1940, qui sera celle permettant de circonscrire le corpus, est dotée d'une double résonance. Il s'agit d'abord du moment historique au cours duquel la bicyclette, l'automobile et l'avion se sont imposés tour à tour dans l'esprit des contemporains. Si la dernière décennie du XIX^e siècle, pendant laquelle le phénomène de la « cyclomanie » a atteint des sommets de popularité auprès du public féminin, représente le point de départ de la réflexion, et les Années folles, période phare de l'automobilisme, le centre, c'est le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale qui en marque la fin de manière symbolique. Pendant la guerre, la figure de l'aviatrice, qui avait connu ses heures de gloire dans les années 30, disparaît et ne regagnera jamais véritablement, au lendemain de ces années de tourmente, sa notoriété d'autrefois⁷. À partir des années 50, la bicyclette, l'automobile et l'avion perdent l'aura de mystère qui les entourait à leurs débuts. Leur silhouette n'est plus étrangère aux passants des grandes métropoles et leur utilisation, notamment par les femmes, se normalise peu à peu en Occident⁸. Cette accoutumance progressive aux outils de locomotion modernes tend à apaiser les tensions au sein de la société et, par conséquent, à réduire le nombre de récits et de représentations consacrés aux *fugitives*.

Ainsi, ce sont les pionnières de la locomotion rapide qu'il convient d'examiner, puisqu'elles sont porteuses, plus que leurs héritières, des craintes et des aspirations d'une époque en transformation profonde. Les *fugitives*, puisqu'elles ont vécu et écrit à cette époque, étaient les témoins privilégiées des phénomènes ayant participé à la modernité, en plus d'en faire l'expérience. Dans les textes qui leur sont consacrés se cristallisent ainsi certains des enjeux liés à la modernisation des sociétés occidentales ; si les bornes évoquées

⁷ Voir Pascal Ory, *La légende des airs. Images et objets de l'aviation*, Paris, Hoëbeke, 1991, p. 66.

⁸ Les œuvres à l'étude dans ma thèse sont issues principalement de trois pays, soit la France, l'Angleterre et les États-Unis. À la lecture des ouvrages consacrés à l'histoire des moyens de transport individualisés, l'on constate que ces pays se sont imposés, durant le premier vingtième siècle, comme des meneurs. Leur industrie du cycle et de l'automobile était florissante et ils innovaient également dans le domaine de l'aviation. La production artistique et culturelle qui en est issue reflète ce phénomène : foisonnante et diversifiée, elle met en scène de nombreuses figures de *fugitives*. De plus, en raison de l'intensité des échanges qui se jouaient alors entre ces pays, tant sur le plan matériel qu'intellectuel, il me semble naturel de les étudier ensemble. La question de l'émancipation féminine traverse également les frontières : l'émergence de la « femme moderne » n'est pas un phénomène isolé. En ce sens, l'étude de ces trois pays en vase clos m'apparaît inconcevable et risque d'appauvrir l'analyse.

précédemment, soit les années 1890 à 1940, peuvent sembler généreuses par rapport à ce qui constitue le cœur de la période dite « moderne », il faut comprendre que chaque outil de locomotion, au moment de son avènement dans les sociétés occidentales, provoque la résurgence d'idées ayant précédemment été convoquées pour parler d'autres machines, tel le train au XIX^e siècle. En cela, les frontières choisies permettent de témoigner de la persistance d'un certain discours, de la manière dont la réflexion autour de la bicyclette, de l'automobile et de l'avion se nourrit des concepts, des idéaux, des questions et des thèmes liés à la modernité. De plus, il faut reconnaître que poser les frontières temporelles de cette période est difficile, non seulement parce que cela relève du choix méthodologique tout autant que du constat, mais également dans la mesure où les balises varient en fonction des aires géographiques concernées. Enfin, les bornes identifiées, qui se veulent élastiques et modulables, sont utilisées à titre indicatif pour désigner l'épicentre de la réflexion sur les moyens de transport, c'est-à-dire le moment où le sentiment de nouveauté à l'égard de ces véhicules et des femmes qui en font l'usage est le plus fort.

Malgré les craintes qu'elles nourrissaient chez certains, les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices ont investi l'espace public de leur présence manifeste, sous le regard tantôt fasciné, tantôt critique, du public. Il n'est donc pas étonnant qu'elles aient connu une forte popularité auprès des artistes de l'époque, qui les ont fait participer à des œuvres aux formes variées, agrémentées à l'occasion d'illustrations. Outre les écrivains, ce sont les journalistes, les affichistes, les photographes, les caricaturistes et même l'univers du cinéma qui ont permis à ces figures de jeunes femmes d'accroître leur visibilité dans l'espace médiatique, là où elles avaient bien souvent été évacuées au profit de leurs homologues masculins. Certaines pionnières, par la mise en récit de leurs aventures, ont participé elles-mêmes à leur renommée et ont assuré, ce faisant, leur passage à la postérité. Enfin, la littérature et les arts, s'ils ont été nécessairement influencés par les changements induits par les nouveaux outils de locomotion, ont également produit leurs propres images de *fugitives* et des rapports entre femmes et machines, tels qu'ils se dessinaient au début du XX^e siècle.

Afin de rendre compte de la diversité de cette production, ma thèse s'articule autour de divers objets culturels, regroupés à l'intérieur de deux corpus : l'un textuel et l'autre, visuel. Le corpus textuel se compose principalement d'œuvres littéraires qui constituent le nœud de la réflexion : romans, nouvelles, poèmes, pièces de théâtre sont analysés afin de relever la

présence de *fugitives* sur le plan thématique et de manière à voir si la fuite et le mouvement s'expriment également sur le plan formel. À cette production s'ajoutent des biographies et des récits produits par des pionnières, par ces femmes dont l'existence a été marquée et transformée par l'utilisation de l'un des trois moyens de transport qui m'intéresse. Toutes ces œuvres représentent un témoignage précieux qu'il convient d'étudier en tenant compte des spécificités propres à cette production essentiellement composée d'œuvres issues de la culture populaire. Enfin, puisque ces textes s'écrivent à l'horizon d'un certain discours social⁹, qu'ils intègrent ou dont ils se distinguent, le corpus secondaire est composé d'articles de périodiques (magazines féminins, magazines sportifs et journaux) ainsi que d'ouvrages pratiques, théoriques, éducatifs ou médicaux, qui rendent compte de la manière dont la question des *fugitives* était d'actualité à l'époque : elle a fasciné des contemporains issus de différents domaines d'activité. Quoiqu'il soit déjà foisonnant, ce corpus ne peut se concevoir sans son pendant iconographique, avec lequel il entretient un lien non négligeable. En effet, la plupart des textes étudiés étaient, lors de leur première parution, des œuvres composites, c'est-à-dire qu'elles étaient enrichies d'illustrations ou de photographies in-texte¹⁰. Ces représentations picturales participent également de la construction de l'imaginaire de la *fugitive*, ce qui explique leur importance en regard de l'étude menée. Il faut ainsi tenir compte du dialogue qui s'établit, au sein des œuvres, entre l'écrit et l'image. Participant de cette mise en scène, l'on retrouve également les nombreuses publicités produites par l'industrie du cycle, de l'automobile et de l'aviation, qui sont intégrées au corpus secondaire. L'affiche, en plein essor à la fin du XIX^e siècle¹¹, a été le vecteur privilégié de diffusion des nouveaux outils de

⁹ Le « discours social » est ici entendu au sens que lui donne Marc Angenot : « Le discours social : tout ce qui se dit et s'écrit dans un état de société ; tout ce qui s'imprime, tout ce qui se parle publiquement ou se représente aujourd'hui dans les médias électroniques. Tout ce qui narre et argumente, si l'on pose que *narrer* et *argumenter* sont les deux grands modes de mises en discours. Ou plutôt, appelons "discours social" non pas ce *tout* empirique, cacophonique à la fois redondant, mais les systèmes génériques, les répertoires topiques, les règles d'enchaînement d'énoncés qui, dans une société donnée, organisent le *dicible* – le narrable et l'opposable – et assurent la division du travail discursif. [...] Parler de discours social, c'est aborder les discours qui se tiennent comme des faits sociaux et dès lors des faits historiques. » Marc Angenot, « Le discours social : problématique d'ensemble », *1899 : un état du discours social*, Longueuil, Le Préambule, coll. « L'Univers du discours », 1989, p. 13 et 15.

¹⁰ Puisque ces illustrations ont disparu aujourd'hui des rééditions, je vais étudier les œuvres dans leur version originale.

¹¹ Voir Joëlle Pijaudier-Cabot, « Introduction », dans Marie-Jeanne Geyer et Thierry Laps (dir.), *Le Salon de la rue. L'affiche illustrée de 1890 à 1910*, Strasbourg, Musées de la ville de Strasbourg, 2007, p. 14.

locomotion ainsi que des pratiques sportives et des activités de loisirs qui y étaient associées¹². Pour se rendre visibles dans l'espace public, les femmes ont ainsi profité de la vitrine que leur offrait l'univers de la réclame, bien qu'elles représentaient, en réalité, une faible proportion des consommateurs effectifs des véhicules modernes¹³. Les affichistes se sont ainsi chargés de propager leur image sur les murs, là où elles étaient susceptibles de capter le regard des passants. Enfin, le cinéma hollywoodien a également contribué à la popularisation des *fugitives* auprès d'un public friand de figures spectaculaires.

Ainsi cette thèse s'articule-t-elle autour d'un double corpus. Le choix méthodologique découle naturellement d'une réalité ayant marqué l'époque étudiée. Depuis le milieu du XIX^e siècle, différents phénomènes concourent à créer une hégémonie de la vision ; l'avènement de la culture de masse, d'une industrie du loisir et du spectacle, l'invention de modes de reproduction mécanisés, le développement de la lithographie et de la photographie marquent la période moderne¹⁴ et font en sorte que l'image fait de plus en plus sentir sa présence en société¹⁵. S'ouvre l'ère de la « reproductibilité technique » théorisée par Walter Benjamin. Le paysage est saturé de représentations visuelles, qui prennent de plus en plus de place dans la vie des contemporains. Le regard est constamment mobilisé et subit l'assaut d'une multitude de visages – dont celui de la *fugitive* –, d'impressions et de *stimuli* visuels¹⁶. Cette présence marquée de l'image s'impose également dans la littérature : il devient plus facile à l'époque de produire des livres et des périodiques illustrés¹⁷. Dans l'esprit des contemporains, le texte et l'image deviennent interreliés :

Les années 1880-1890 sonnent la montée en puissance de la représentation figurée du quotidien : l'affiche, bien sûr, la plus grande, la plus colorée, la plus extérieure. Mais,

¹² Voir Laurence Prod'homme (dir.), *Collectionneur d'affiches*, Rennes, Apogée et Musée de Bretagne, 1996, p. 63.

¹³ Voir Siân Reynolds, « Vélo-Métro-Auto : Women's Mobility in Belle Epoque Paris », dans Diana Holmes et Carrie Tarr (dir.), *A "Belle Epoque" ? Women in French Society and Culture*, New York, Berghahn Books, coll. « Polygons : Cultural Diversities and Intersections », 2006, vol. 9, p. 84.

¹⁴ Voir Vanessa R. Schwartz et Jeannene M. Przyblyski, « Visual Culture's History. Twenty-first century interdisciplinarity and its nineteenth-century objects », dans Vanessa R. Schwartz et Jeannene M. Przyblyski (dir.), *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*, New York et Londres, Routledge, 2004, p. 9.

¹⁵ Voir Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities. Early Mass Culture in Fin-de-Siècle Paris*, Berkeley, University of California Press, 1999, p. 7-8.

¹⁶ Voir Christoph Asendorf, *Batteries of Life. On the History of Things and Their Perception in Modernity*, traduit de l'allemand par Don Reneau, Berkeley, University of California Press, 1995 [1984], p. 61.

¹⁷ Voir Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities, op. cit.*, p. 2-3.

pas seulement l'affiche, la photographie aussi prend des ailes, les cartes postales affluent de toutes parts, les vues stéréoscopiques offrent l'espace tridimensionnel et le cinéma, l'image animée ! La presse de plus en plus illustrée, les livres également et toute l'abondante imagerie publicitaire de petit format participent à ce mouvement... la liste est longue et les changements produits sur notre œil sont considérables¹⁸.

On comprend aisément que ma recherche ne peut faire abstraction des représentations iconographiques des *fugitives*, au même titre qu'elle doit prendre en compte des œuvres issues de la culture lettrée comme de la culture populaire. Il serait faux de croire que les moyens de transport, puisqu'ils sont en eux-mêmes des objets industrialisés, des marchandises produites à la chaîne, n'ont inspiré que des œuvres également « reproductibles », issues justement de cette société de consommation en plein essor. Car l'esthétique et la technique, entre lesquelles subsiste un certain clivage dans le discours critique¹⁹, ne sont pas irréconciliables : au début du XX^e siècle, les relations entre le Beau et l'Utile, pour reprendre la formule immortalisée par Mallarmé²⁰, se transforment et se resserrent. Pour Sara Danius, la technologie est même constitutive de l'esthétique moderniste²¹. Dans le corpus, qui témoigne de ce phénomène, se côtoient ainsi des auteurs appartenant à des champs littéraires bien différents, tels Émile Zola Marcel Proust et Maurice Leblanc, en passant par Edith Wharton et Arthur Conan Doyle.

L'intégration de la *fugitive* à l'imaginaire du début du XX^e siècle a pris de nombreuses formes. Des pages de livres aux affiches placardées sur les murs, en passant par les articles de journaux et les carnets de bord d'aviatrices, l'image de cette figure s'est propagée à grande vitesse entre la Belle Époque et la Seconde Guerre mondiale.

Albertine et les autres

L'étonnante popularité des *fugitives*, qui ont imprégné un large éventail de la production littéraire et artistique du premier vingtième siècle, peut surprendre aujourd'hui ; dans le champ

¹⁸ Laurence Prod'homme (dir.), *op. cit.*, p. 12.

¹⁹ Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism. Technology, Perception, and Aesthetics*, Ithaca, Cornell University Press, 2002, p. 9.

²⁰ Voir Frédéric Monneyron et Joël Thomas (dir.), *Automobile et littérature*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, coll. « Études », 2005, p. 26.

²¹ Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism, op. cit.*, p. 40.

critique, elles ont été entourées d'un silence relatif qui s'exprime de différentes manières en fonction des secteurs de recherche.

Outre la célèbre Albertine, dont la toute première apparition dans la *Recherche* est placée sous le signe de la fuite – elle est d'abord présentée au lecteur comme une « inconnu[e] poussa[nt] devant elle, de la main, sa bicyclette²² » – rares sont les *fugitives* à avoir fait l'objet d'études approfondies du côté francophone. Si la relation entre la jeune fille de la bande de Balbec et l'univers cycliste a été le sujet de plusieurs articles et ouvrages, dont ceux, plus substantiels, de Jacques Dubois²³, Julie Solomon²⁴, Siân Reynolds²⁵, William Carter²⁶ et Marie-Agnès Barathieu²⁷, le désintérêt qui frappe les autres figures s'explique de deux manières. D'une part, par le type d'œuvres placées à l'étude : la plupart sont tombées dans l'oubli, souvent faute d'avoir été correctement rééditées. À ce titre, les illustrations, comprises dans certaines d'entre-elles, ont le plus souffert de ce phénomène. Lorsqu'elles ne disparaissent pas complètement des éditions contemporaines, elles se contentent d'orner la couverture de l'ouvrage. La dimension intrinsèquement hybride des textes à l'étude est ainsi oblitérée et les *fugitives*, par conséquent, perdent l'épaisseur supplémentaire que leur confèrent les représentations visuelles. Certains des auteurs touchés par cette perte, comme Félicien Champsaur et Victor Margueritte, commencent aujourd'hui à réintéresser le milieu critique, alors que d'autres, tels Maurice Leblanc et Gaston Leroux, sont reconnus pour une production tout autre que celle retenue dans le cadre de mon étude. Dans le cas du premier, la série des *Arsène Lupin* a fait l'objet de bien plus de commentaires que son roman sportif *Voici des ailes* (1898) et, en ce qui concerne le second, ce sont ses récits policiers qui ont fasciné les lecteurs au détriment de ses pièces de théâtre, dont *Le Lys* (1908).

²² Marcel Proust, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, édition présentée, établie et annotée par Pierre-Louis Rey, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1988 [1919], p. 354. Désormais abrégé en *OJF*, suivi du numéro de page.

²³ Jacques Dubois, « Proust, les belles passantes et le corps d'Albertine », dans Rudolf Behrens et Roland Galle (dir.), *Menschengestalten. Zur Kodierung des Kreatürlichen im modernen Roman*, Königshausen et Neumann, 1995, p. 59-69.

²⁴ Julie Solomon, « “La bacchante à bicyclette” : la séduction du moderne chez l'Albertine de Proust », *Bulletin Marcel Proust*, n° 54, 2004, p. 135-143.

²⁵ Siân Reynolds, « Albertine's Bicycle, or : Woman and French Identity during the Belle Epoque », *Literature & History*, vol. 10, n° 1, printemps 2001, p. 28-41.

²⁶ William C. Carter, *The Proustian Quest*, New York, New York University Press, 1992, 309 p.

²⁷ Marie-Agnès Barathieu, *Les mobiles de Marcel Proust. Une sémantique du déplacement*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Perspectives », 2002, 345 p.

D'autre part, la majorité des études consacrées à la relation entre femmes et moyens de transport se veulent essentiellement de nature historique ou sociologique. Les critiques y mentionnent parfois des œuvres littéraires ou visuelles à titre d'exemple, sans présenter toutefois d'analyse approfondie à leur sujet. Ces ouvrages et articles, nombreux, trouvent leur place malgré tout dans la bibliographie²⁸, puisqu'ils permettent de replacer les textes et les images dans le contexte qui est le leur, étape nécessaire à la bonne compréhension du corpus. Ils sont également une manière de pallier les lacunes des quelques études consacrées plus concrètement à la littérature, qui se penchent en de rares occasions sur le cas des *fugitives*²⁹. En ce sens, c'est plutôt le domaine des arts visuels qui m'offre, en ce qui concerne toujours le cas français, des outils de recherche. *L'art, la femme et l'automobile*, ouvrage coécrit par Gilles Néret et Hervé Poulain³⁰, construit une véritable mythologie de l'automobile, en présentant les codes, les symboles et les significations qui se sont greffées à cet outil de locomotion tout au long de son histoire. Des débuts de l'automobile jusqu'aux années 1980, les auteurs questionnent la relation complexe que les femmes entretiennent avec la voiture et la manière dont ce phénomène se traduit dans les arts visuels et plastiques. L'ouvrage mobilise également des extraits d'œuvres et de périodiques, ce qui permet un certain dialogue avec la littérature. Étude majeure, elle présente le désavantage de procéder à une sorte de « catalogage » des représentations : elles illustrent le propos, ponctuent systématiquement la lecture, mais elles se contentent, en définitive, d'exister uniquement dans la marge, au sens littéral comme figuré. En ne présentant aucune analyse des nombreuses images, et en ne cherchant à soulever ni leurs ressemblances ni leurs différences, les auteurs les condamnent à rester en périphérie de la réflexion. Dans le cadre de ma thèse, et considérant la quantité phénoménale d'images, il a fallu faire des choix, ce qui a permis de dépasser le stade de l'inventaire et de dégager le sens des œuvres.

²⁸ Voir à ce sujet la section de la bibliographie intitulée « Sur les rapports entre femmes et moyens de transport », qui comprend des ouvrages en français et en anglais.

²⁹ À titre d'exemple, dans *Automobile et littérature* (2005), un collectif dirigé par Frédéric Monneyron et Joël Thomas, aucun des collaborateurs ne s'intéresse à la question des femmes au volant. Voir Frédéric Monneyron et Joël Thomas (dir.), *Automobile et littérature*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, coll. « Études », 2005, 232 p.

³⁰ Gilles Néret et Hervé Poulain, *L'art, la femme et l'automobile*, Paris, E.P.A., 1989, 237 p.

Pour obtenir des réponses plus substantielles, il faut se tourner du côté anglo-saxon : aux États-Unis comme en Angleterre, les relations entre outils de locomotion, femmes et littérature ont fait l'objet de commentaires plus nourris et diversifiés. Tout récemment est ainsi paru un ouvrage consacré aux représentations littéraires et filmiques de la bicyclette. Dans *Culture On Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, dirigé par Jeremy Withers et Daniel P. Shea, trois chapitres sont consacrés à des figures féminines de cyclistes, telles qu'elles apparaissent chez Grant Allen, Marcel Proust et Simone de Beauvoir³¹. Un travail similaire a été effectué, en ce qui concerne l'automobile, par la critique Deborah Clarke³², qui s'est penchée plus spécifiquement sur des fictions écrites par des femmes-auteurs, en cherchant à inscrire ces microrécits dans le macrorécit de la culture américaine. Ces deux ouvrages ont ceci en commun qu'ils éclairent la lecture de certaines œuvres incluses dans mon corpus.

La figure de la *fugitive*, au-delà de l'intérêt qu'elle représente en soi, participe également d'un questionnement plus large, celui de la « femme moderne ». Quelques critiques ont ainsi souligné le rôle joué par les moyens de transport dans la construction d'une nouvelle identité féminine, par-delà les conventions sociales, au début du XX^e siècle. La relation étroite qui se tisse à la Belle Époque entre la *New Woman* et la bicyclette est ainsi évoquée dans des textes de Patricia Marks³³, Sarah Wintle³⁴, Ann Heilmann³⁵ et Ruth E. Iskin³⁶, tandis que l'appropriation par la garçonne de l'automobile durant les Années folles a été relevée par Mary Louise Roberts³⁷ et Liz Conor³⁸. Dans la plupart des cas, les critiques remarquent la

³¹ Jeremy Withers et Daniel P. Shea, *Culture On Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, avant-propos de Zack Furness, Lincoln et Londres, University of Nebraska Press, 2016, 366 p.

³² Deborah Clarke, « Women on Wheels : "A threat at yesterday's order of things" », *Driving Women. Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007, p. 10-40.

³³ Patricia Marks, « Women's Athletics. A Bicycle Built for One », *Bicycles, Bangs, and Bloomers. The New Woman in the Popular Press*, Kentucky, The University Press of Kentucky, 1990, p. 174-203.

³⁴ Sarah Wintle, « Horses, Bikes and Automobiles. New Woman on the Move », dans Angélique Richardson et Chris Willis (dir.), *The New Woman in Fiction and in Fact. Fin-de-Siècle Feminisms*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2002 [2001], p. 66-78.

³⁵ Ann Heilmann, *New Woman Fiction. Women Writing First-Wave Feminism*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2000, 221 p.

³⁶ Ruth E. Iskin, « Popularising New Women in Belle Époque Advertising Posters », dans Diana Holmes et Carrie Tarr (dir.), *A "Belle Époque" ? Women in French Society and Culture*, New York, Berghahn Books, coll. « Polygons : Cultural Diversities and Intersections », 2006, vol. 9, p. 96-112.

³⁷ Mary Louise Roberts, « Samson and Delilah Revisited. The Politics of Fashion in 1920s France », dans Whitney Chadwick et Tirza True Latimer (dir.), *The Modern Woman Revisited : Paris Between the Wars*, New Brunswick, Rutgers University Press, 2003, p. 65-94.

manière dont les moyens de locomotion participent d'un ensemble de phénomènes historiques liés à la transformation d'un féminin convenu, sans pour autant s'attacher à l'analyse d'œuvres à proprement parler. En ce qui me concerne, il s'agit de comprendre l'impact concret des outils de locomotion sur les femmes dans la fiction elle-même.

De plus, l'on remarque une tendance, chez la critique, à placer les *fugitives* sous la tutelle d'autres figures de « femmes modernes », comme celles de la sportive ou de la voyageuse³⁹. Dans son ouvrage intitulé *La sportive dans la littérature française des Années folles*, Thomas Bauer se questionne à ce titre sur les femmes athlétiques qui ont fasciné, durant l'entre-deux-guerres, les écrivains populaires et d'avant-garde en faisant la « conquête progressive de territoires réservés culturellement aux hommes⁴⁰ ». Situait sa réflexion au point de rencontre entre histoire littéraire, histoire des femmes et histoire du sport⁴¹, l'auteur se donne pour objectif de dévoiler à son lecteur une « facette méconnue de [l']histoire culturelle⁴² », en l'occurrence celle de la sportive, qui a souvent été évacuée du discours médiatique au profit des hommes. Les *fugitives*, qui pratiquent ce que Bauer appelle des « sports “mécaniques”⁴³ », occupent un rôle négligeable dans son ouvrage ; c'est le cas notamment de la cycliste Albertine, qui est associée au type de la passante, de l'automobiliste Danièle Kimris⁴⁴ et du personnage d'Ingrid dans *Deutschland* (1929) de René Trintzius. Les propos du critique se limitent à un résumé commenté des œuvres, ce qui coupe court à la réflexion. Quant aux bourlingueuses et aux exploratrices, figures associées à la conquête de l'espace comme les *fugitives*, elles ont fait l'objet d'une thèse. Dans *Bourlingueuses. Le voyage au féminin entre les deux guerres (1919-1939)*⁴⁵, Cécile Berthier-McLaughlin trace le

³⁸ Liz Conor, *The Spectacular Modern Woman. Feminine Visibility in the 1920s*, Bloomington et Indianapolis, Indiana University Press, 2004, 334 p.

³⁹ C'est précisément à ces deux catégories de figures que s'attache l'ouvrage sociohistorique de Valérie Boulain. Voir Valérie Boulain, *Femmes en aventure. De la voyageuse à la sportive (1850-1936)*, préface de Raphaëla Le Gouvello, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2012, 358 p.

⁴⁰ Thomas Bauer, *La sportive dans la littérature française des Années folles*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Objet », 2011, p. 12.

⁴¹ Voir *ibid.*, p. 18.

⁴² *Ibid.*, p. 202.

⁴³ *Ibid.*, p. 162.

⁴⁴ Protagoniste de *L'Aventure sur la route. Roman d'une faible femme et de sa petite auto* (1925) de Raymond de Rienzi.

⁴⁵ Cécile Berthier-McLaughlin, *Bourlingueuses. Le voyage au féminin entre les deux guerres (1919-1939)*, thèse de doctorat, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2010, 425 p.

portrait de femmes (journalistes et reporters pour la plupart, automobilistes et aviatrices à l'occasion) dont les aventures les ont menées jusqu'au bout du monde. Sans vouloir nier la parenté des *fugitives* avec les sportives et les voyageuses, ma thèse entend montrer que les figures de mon corpus sont dotées d'un univers qui leur est propre : les symboles, les codes, les images et les discours qui composent leur imaginaire sont spécifiques à une certaine réalité, qui n'est pas nécessairement celle vécue par les femmes athlétiques ou les aventurières.

Ces travaux de recherche, s'ils soulèvent des questions pertinentes d'ordre social, culturel, vestimentaire et sexuel, tendent à évacuer la dimension « technique » de leur discours. Or les moyens de transport sont, avant tout, des machines, des produits de l'ère industrielle et du progrès. Comme il a été mentionné précédemment, les femmes qui s'approprient ces véhicules font directement l'expérience de la modernité. On s'étonne ainsi, à la lecture des textes consacrés à la « femme moderne », que plusieurs emploient cette expression comme synonyme de « femme nouvelle » ou de « femme émancipée », sans véritablement interroger l'épithète qui la compose. La thèse que consacre Lena Wånggren⁴⁶ à la relation entre la *New Woman* et la technologie à la fin du XIX^e siècle en témoigne. Dans le chapitre qu'elle consacre à la bicyclette⁴⁷, seul outil de locomotion présent dans la réflexion, elle en vient à la conclusion suivante :

Through sociohistorical and literary figurations of the New Woman cyclist, the bicycle is employed as an emblem of democratisation and women's rights, binding together concrete physical mobility and abstract visions of female emancipation. While physical mobility alone cannot offer emancipation, the former helps to realise (by providing an image of) that emancipation⁴⁸.

Si cette lecture critique n'est pas dénuée d'intérêt, dans la mesure où elle prend appui sur des textes littéraires qui se retrouvent dans mon corpus⁴⁹, l'auteure ne dépasse pas le constat déjà

⁴⁶ Lena Wånggren, *New Women, New Technologies. The Interrelation Between Gender and Technology at the Victorian Fin de Siècle*, thèse de doctorat, The University of Edinburgh, 2012, 241 p. En ligne : <https://www.era.lib.ed.ac.uk/bitstream/handle/1842/7912/Wanggren2012.pdf?sequence=2&isAllowed=y>, consulté le 16 octobre 2016.

⁴⁷ Ce chapitre est intitulé « The "Freedom Machine" : The New Woman and the Bicycle ». *Ibid.*, p. 107.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 166.

⁴⁹ Les œuvres de ces deux auteurs, qui se retrouvent également dans mon corpus, font l'objet d'une réflexion nourrie de la part de la critique. Il s'agit de *The Wheels of Chance* (1896) de H. G. Wells et de *Miss Cayley's*

émis par les études consacrées à la *New Woman* : le vélo a en effet été associé à cette figure en raison de son pouvoir libérateur. En ce sens, s'il facilite l'émancipation de la femme, comment lui permet-il d'être *moderne* ? Là réside toute la question.

À ce sujet, il faut souligner le travail accompli par Julie Wosk dans *Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*⁵⁰. L'auteure y brosse un portrait des rapports entre femmes et machines, en inscrivant cette question dans la durée. Elle s'intéresse ainsi à l'industrialisation, à l'électricité, au travail des femmes pendant les deux guerres mondiales, comme aux moyens de transport modernes (bicyclette, automobile, avion), ce qui témoigne d'une filiation entre ces divers symboles du progrès technologique. Or, les analyses qui composent son étude se limitent bien souvent à de brefs commentaires, qui se suivent à la chaîne dans une visée documentaire, en laissant de nombreuses questions en suspens. Au terme de la lecture, on ignore tout de l'existence menée par les figures de *fugitives* dans les œuvres, des actions qu'elles posent, de l'image qu'elles projettent à l'intérieur des récits, du rapport qu'elles développent avec la machine, etc. Leur existence est uniquement analysée par rapport à ce qui est extérieur à la fiction, c'est-à-dire au discours social, tendance que l'on remarque dans de nombreuses études. Si ma recherche s'écrit à l'horizon de l'histoire sociale et culturelle, elle propose également une étude proprement littéraire de l'imaginaire de la *fugitive*.

L'association entre « femmes », « moyens de transport » et « modernité », à l'intérieur des œuvres, représente ainsi un riche terrain d'investigation. Il est particulièrement intéressant de se pencher sur la manière dont les *fugitives* sont liées à de grands thèmes tels que la machine et le mouvement et à des phénomènes connexes comme l'accélération du rythme de la vie, les progrès scientifiques et technologiques, l'avènement d'une culture de masse et d'une société spectaculaire, tout comme à des questions spécifiques à l'univers des transports dont celle, centrale, de la vitesse⁵¹. Cette expérience de la modernité, puisqu'elle se joue

Adventures (1899) de Grant Allen. Phénomène rare, Lena Wånggren s'intéresse aux illustrations présentes dans ces œuvres.

⁵⁰ Julie Wosk, *Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2001, 294 p.

⁵¹ Nulle place n'est accordée aux femmes dans l'ouvrage d'Enda Duffy consacré à cette question. Voir Enda Duffy, *The Speed Handbook. Velocity, Pleasure, Modernism*, Durham et Londres, Duke University Press, 2009, 306 p.

essentiellement dans l'espace public, a été fortement associée, par les contemporains et la critique, au masculin⁵². Examiner les *fugitives* qui, entre la fin du XIX^e siècle et la Seconde Guerre mondiale, se rendent visibles sur un territoire dont elles ont été systématiquement écartées, permet ainsi de réévaluer la place qu'occupaient les femmes dans les représentations de l'espace public bourgeois, entendu comme structure sociale et idéologique fondée sur la stricte division sexuelle⁵³, mais également dans le discours de la modernité au féminin telle que questionnée par des critiques comme Rita Felski⁵⁴ et Wendy Parkins⁵⁵. Cette dernière a d'ailleurs consacré un ouvrage au phénomène de la mobilité au féminin : incontournable, cette étude se rapproche en plusieurs points de mon propre projet, notamment par le constat posé en conclusion : « *In the period from the mid-nineteenth to the early twentieth century, women's novels depict women in motion in ways that emphatically place women within the processes and experiences of modernity*⁵⁶ ». Si cette réflexion s'apparente à la mienne, l'originalité de mon projet réside, d'une part, dans le choix des œuvres : parmi les textes dont Parkins propose une lecture, puisés en majorité du côté britannique, la plupart portent sur une forme de mobilité différente de celle que j'interroge⁵⁷ (marche, voyage en train, etc.) ou sur des textes dans lesquels les femmes agissent à titre de passagères et non de conductrices. Nos corpus ne partagent ainsi que deux textes en commun : le roman *To the North* (1932) d'Elizabeth Bowen et l'essai de Virginia Woolf intitulé « *Evening Over Sussex : Reflections in a Motor Car* » (1942). D'autre part, le caractère moderne de la femme est souvent défini par Parkins en termes de libération : mais qu'en est-il du rapport à la vitesse et à la machine ?

⁵² « *Thus part of the common sense of much mainstream feminist thought has been a belief that such phenomena as industry, consumerism, the modern city, the mass media, and technology are in some sense fundamentally masculine, and that feminine values of intimacy and authenticity remain outside the dehumanizing and alienating logic of modernity.* » Rita Felski, *The Gender of Modernity*, Cambridge et Londres, Harvard University Press, 1995, p. 16-17.

⁵³ Voir Griselda Pollock, « *Modernity and the Spaces of Femininity* », *Vision and Difference. Femininity, Feminism and the Histories of Art*, Londres et New York, Routledge, 1988, p. 259.

⁵⁴ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 14.

⁵⁵ Wendy Parkins, *Mobility and Modernity in Women's Novels, 1850s-1930s. Women Moving Dangerously*, New York, Palgrave Macmillan, 2009, 198 p.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 160.

⁵⁷ « *Women fleeing their homes or seeking a new place of connection or opportunity ; women retreating to the country or advancing to the city ; women travelling by train, plane, car or on foot to be somewhere else : the trope of women's mobility provided a valuable means to understand and negotiate the nature of modernity and women's place within it* » *Ibid.*, p. 2-3.

Au terme de ce parcours critique, un constat s'impose : s'il a été souvent question du regard posé par les contemporains *sur* les figures de cyclistes, d'automobilistes et d'aviatrices, on en sait très peu sur le regard *de* ces femmes elles-mêmes. En se contentant d'observer les *fugitives* à distance ou à travers les yeux d'un intermédiaire, les études les confinent au rôle de passantes, qui sont vues, mais jamais entendues. Afin de recentrer la réflexion à ce sujet, je me propose d'éclairer les *fugitives* de l'intérieur : en déplaçant le point de vue, ma thèse montre que les moyens de transport ont profondément perturbé la relation que les femmes entretiennent avec elles-mêmes (en ce qui concerne à la fois leur rôle social et genré, leur corps, leur manière de penser et leur identité), avec autrui (les hommes et les femmes, les différentes formes d'autorité mises en place par la société) et avec le monde (espace public, rapport au temps et à l'espace). Que voient-elles, que ressentent-elles, que vivent-elles et de quel élan sont-elles concrètement animées lorsqu'elles font usage d'un outil de locomotion individualisé ? Autrement dit, comment les *fugitives* participent-elles à la mécanique complexe des temps modernes et de quelle manière s'approprient-elles cet univers qui semble conçu en fonction du masculin ?

Apprivoiser les femmes en mouvement

Histoire littéraire et culturelle

Au début du XX^e siècle, l'association entre « féminité » et « mobilité » ne va pas de soi, tant ils appartiennent à des mondes que tout concourt à séparer ; l'un semble prisonnier du passé et de la tradition alors que l'autre, au contraire, est entièrement tourné vers l'avenir. Afin de qualifier la rencontre entre ces deux univers, le terme « collision » s'impose de lui-même. Entendu comme le choc entre deux corps, il symbolise bien la manière dont les moyens de transport, ces objets permettant le mouvement, sont entrés brutalement en contact avec l'univers du féminin, « qui voulait croire en son immobilité⁵⁸ ». Les premiers donnent une

⁵⁸ Anne-Marie Clais, « *Portrait de femmes en cyclistes* ou l'invention du féminin pluriel », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 70. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/clais.pdf, consulté le 10 octobre 2014.

poussée au second. Ils le propulsent vers l'avant, l'aident à se mettre en marche. Malgré les tentatives encourues pour les séparer, ils évolueront dorénavant à l'unisson : pas de retour en arrière possible.

Toute collision est dotée d'une histoire ; les traces laissées sur les lieux de l'accident, les témoignages des survivants ainsi que les rumeurs générées par l'incident constituent en effet un récit qu'il est possible de retracer, d'interroger et d'étudier. Au-delà de ces répercussions directes, le choc, s'il frappe suffisamment l'imaginaire, provoque une multitude de dommages collatéraux, c'est-à-dire des discours et des représentations qui participent, à leur tour, à la construction d'un phénomène historique. Cette collision, qu'il faut comprendre au sens figuré, prend dans le présent contexte une valeur conceptuelle : l'expression se révèle opératoire afin de penser les relations qui unissent les femmes et les moyens de transport. L'histoire des *fugitives* s'inscrit dans la durée : d'abord, elle se présente comme un fait observable, qui s'accompagne d'un ensemble de discours, de pratiques et d'usages, ensuite, elle est récupérée par le domaine de la fiction, qui lui confère une deuxième vie. Cette autre existence peut être semblable à la première ou différente de celle-ci, tout dépendant du niveau de conformité qu'elle possède avec la réalité. L'apparition des *fugitives* peut ainsi être entendue comme un « événement » au sens où l'entend Alain Vaillant :

Enfin, l'événement est une notion double ; d'un côté, il renvoie à une réalité objective ; de l'autre et de façon indissoluble, il est un fait de représentation et une construction du discours social. Il réunit donc les problématiques complémentaires de l'histoire littéraire (pensée comme histoire de l'art littéraire) et de l'histoire culturelle (pensée comme histoire sociale des faits culturels)⁵⁹.

À partir de cette idée se tracent les contours d'une première piste méthodologique, soit celle de l'histoire littéraire de la première moitié du XX^e siècle. En cherchant à réhabiliter, dans le discours ayant porté *sur* la modernité, des figures qui en ont été longtemps écartées, ma thèse s'inscrit dans la visée de l'histoire littéraire, qui a pour but « non pas de connaître pour lui-même le passé de la littérature, mais de donner les moyens de réintroduire les textes du passé dans le présent de la lecture ou de l'écriture⁶⁰ ». À ce rôle « prioritairement fonctionnel⁶¹ »,

⁵⁹ Alain Vaillant, *L'histoire littéraire*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 2010, p. 123.

⁶⁰ Alain Vaillant, *op. cit.*, p. 22.

⁶¹ *Ibid.*

qui est celui de replacer les textes à l'étude dans leur contexte et de les faire dialoguer avec ce qui les entoure⁶², s'en greffent d'autres, qui permettent de resserrer ma réflexion et de circonscrire l'objet de mon étude. C'est ici qu'entre en jeu le champ de « l'histoire culturelle », qu'il convient d'abord de distinguer brièvement d'une discipline qui lui est étroitement apparentée, celle des *cultural studies*.

Du côté anglo-saxon, les *cultural studies* se sont démarquées, depuis les années 1980⁶³, par leur parti-pris à l'égard d'œuvres produites en marge du canon littéraire et de « productions faiblement légitimées⁶⁴ ». Cet intérêt avoué envers la culture du présent, la culture populaire et les cultures minoritaires⁶⁵ s'inscrit dans une perspective militante : les œuvres sont étudiées à l'horizon de considérations historiques ou sociales au détriment des « hiérarchies esthétiques traditionnelles⁶⁶ ». Cette démarche rigide est en quelque sorte assouplie par l'histoire culturelle, dont l'approche n'en demeure pas moins analogue en plusieurs points à celle des *cultural studies*. La discipline de l'histoire culturelle, plutôt que d'évacuer complètement de sa réflexion les œuvres consacrées, refuse simplement de se cantonner à une catégorie d'œuvres, qu'elles soient savantes ou populaires. Dans un article intitulé « La nouvelle histoire culturelle existe-t-elle ? »⁶⁷, Roger Chartier souligne cette nécessité de ne pas faire des distinctions trop tranchées entre divers types de productions. Inscrire des œuvres à l'intérieur d'un circuit fermé, les séparer par des frontières, c'est rendre impossible toutes tentatives de les faire parler entre elles. Cela ne signifie pas qu'il faut évacuer leurs spécificités du discours, mais simplement qu'il faut prendre conscience que la nature de l'œuvre, surtout lorsque celle-ci est issue du « champ de grande production » – pour reprendre la formule de Bourdieu – ne doit pas avoir une incidence directe sur la rigueur et la

⁶² Voir Robert Melançon, Élisabeth Nardout-Lafarge, Stéphane Vachon, « “Un miroir en somme si peu déformant” : l'histoire littéraire comme théorie de la littérature », dans Robert Melançon, Élisabeth Nardout-Lafarge et Stéphane Vachon (dir.), *Le portatif d'histoire littéraire*, Montréal, Département d'Études françaises, coll. « Paragraphes », 1998, p. XVI-XVII.

⁶³ Voir Pascal Ory, *L'histoire culturelle*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 2015 [2004], p. 39.

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Voir Jan Baetens « “Cultural Studies” n'égalent pas “études culturelles” », dans Bernard Darras (dir.), *Études culturelles & Cultural Studies*, Paris, L'Harmattan, coll. « Médiation et information », 2007, p. 37.

⁶⁶ Alain Vaillant, *op. cit.*, p. 52.

⁶⁷ Roger Chartier, « La nouvelle histoire culturelle existe-t-elle ? », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, n° 31, avril 2003, p. 13-24. En ligne : <http://ccrh.revues.org/291>, consulté le 4 septembre 2015.

qualité de la réflexion qui lui est attribuée. Une œuvre produite pour une consommation de masse peut se prêter à une réflexion sérieuse. Considérant la variété des objets culturels étudiés dans ma thèse, l'histoire culturelle répond à l'une des difficultés que pose le corpus : relevant à la fois de la culture dite « élitiste » et du domaine populaire, du discours littéraire et du langage pictural, les *fugitives* ne peuvent s'accommoder d'un corpus régi par des distinctions d'ordre hiérarchique, au sein duquel seules les formes légitimes auraient droit de cité. Ce serait là occulter d'emblée une multitude d'œuvres, voire certaines formes de productions artistiques (affiches, romans pour la jeunesse, films destinés au grand public, etc.).

En plus de rendre possible l'analyse d'objets hétéroclites à l'intérieur d'un même cadre théorique, cette discipline permet de circonscrire la notion de « représentation », dotée d'une longue et complexe histoire, dans la mesure où l'histoire culturelle se définit précisément comme une « *histoire sociale des représentations*⁶⁸ ». Elle s'assigne ainsi « l'étude des formes de représentation du monde au sein d'un groupe humain dont la nature peut varier – nationale ou régionale, sociale ou politique –, et [en] analyse la gestation, l'expression et la transmission⁶⁹ ». Je tenterai ici de définir cette notion, de manière à la rendre opératoire dans le cadre de la thèse. Spécialiste, entre autres, de l'histoire culturelle et de l'histoire du livre, Roger Chartier⁷⁰ distingue deux emplois de la notion de représentation : couramment, ce terme renvoie à une forme de médiation, puisqu'il est entendu comme ce qui « donne à voir un objet absent (chose, concept ou personne) en lui substituant une “image” capable de le représenter adéquatement⁷¹ ». À ce sens premier s'en greffe un autre, juridique et politique, lorsque le terme désigne « l'exhibition d'une présence, la présentation publique d'une chose ou d'une personne⁷² ». Trop loin de mon propos, cette seconde définition n'est pas mobilisée dans l'analyse des œuvres. Je préfère la première qui concerne plus spécifiquement le fait littéraire et artistique, puisque c'est ce type d'objets qui est au cœur de ma réflexion. Chez Pascal Ory,

⁶⁸ Pascal Ory, *L'histoire culturelle*, *op. cit.*, p. 13.

⁶⁹ Jean-Pierre Rioux, « Introduction. Un domaine et un regard », dans Jean-Pierre Rioux et Jean-François Sirinelli (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, coll. « L'univers historique », 1997, p. 16.

⁷⁰ Voir à ce sujet Roger Chartier, « La nouvelle histoire culturelle existe-t-elle ? », *op. cit.*, p. 13-24.

⁷¹ Roger Chartier, « Le sens de la représentation », *La Vie des idées*, 22 mars 2013, s. p. En ligne : <http://www.laviedesidees.fr/Le-sens-de-la-representation.html>, consulté le 23 septembre 2017.

⁷² Roger Chartier, « Le monde comme représentation », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, n° 6, 1989, p. 1514.

la représentation est décrite simplement comme une « *forme d'expression*, ou, pour être exact, *la forme d'une expression*⁷³ ». Cette forme, elle est à la fois délimitée (dans le temps et l'espace, par rapport à un public qui lui est contemporain) et perceptible par le biais de *pratiques* (comportements, institutions, images, sons, discours, etc.)⁷⁴. C'est dire que, pour ce chercheur, la représentation est une forme *sensible*, qui ne se « donne jamais *a priori* comme "production de l'esprit", mais comme objet en société⁷⁵ ». C'est en interprétant les représentations de *fugitives*, ou autrement dit les formes sensibles (textes et images) par lesquelles les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices se sont manifestées de la Belle Époque à la Seconde Guerre mondiale, que j'entends donner sens aux « phénomènes symboliques⁷⁶ » autour desquels s'est cristallisée l'imag(eri)e de la femme moderne.

S'il a été clairement établi que l'histoire culturelle fait des représentations son objet, qu'en est-il de sa démarche ? À partir de phénomènes symboliques, celle-ci procède à un travail de reconstitution et d'interprétation des imageries propres à un sujet donné, qu'elle tente, évidemment, de mettre en relation avec le monde social. L'imaginaire de la cycliste, de l'automobiliste et de l'aviatrice relève donc à la fois des domaines social et culturel, qui se nourrissent l'un et l'autre. Afin d'étudier les figures de *fugitives*, il est impératif de pouvoir les inscrire au sein d'une trajectoire historique, puisque cela permet d'identifier la place qu'elles occupent au sein d'une société donnée. Cette étape est d'autant plus décisive considérant la nature diversifiée du corpus, qui comprend des textes issus notamment (et principalement) des domaines français et anglo-saxon. En étudiant les modalités de représentation des figures mises en scène dans les œuvres, il sera possible de voir quelles idées, quelles valeurs, voire quels idéologèmes elles reconduisent. Il faut donc comprendre, d'une part, comment les textes et les images étudiés participent d'un *ensemble* et d'autre part, saisir la manière dont ces représentations déterminent à leur tour la culture⁷⁷ : « [L]es représentations, toutes dépendantes qu'elles puissent être à l'égard des contraintes techniques, économiques ou politiques, peuvent disposer en elles-mêmes de qualité permettant la cristallisation, soit, à

⁷³ Pascal Ory, *L'histoire culturelle*, *op. cit.*, p. 9.

⁷⁴ Voir *ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*, p. 10.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 13.

⁷⁷ Voir *ibid.*, p. 73.

partir d'elles, de nouvelles représentations, secondes, soit, autour d'elles, de structures identificatrices⁷⁸ ». Si la littérature et les arts sont influencés par les changements induits par les moyens de transport, ils produisent aussi leurs propres représentations de *fugitives* qui s'inscrivent, à leur tour, dans l'imaginaire collectif⁷⁹. Cette démarche, qui consiste à replacer les *fugitives* dans leur époque, à les inscrire au sein d'un macro-récit, ne constitue cependant qu'une étape de ma thèse. Il est nécessaire de greffer à l'histoire littéraire et culturelle d'autres approches méthodologiques, d'observer les *fugitives* à travers d'autres prismes, de manière à pousser la réflexion au-delà du propos avancé par les études critiques mentionnées précédemment. Il ne s'agit pas d'écrire l'histoire culturelle des *fugitives* : là n'est pas l'ambition de ma thèse. L'approche historico-culturelle est un outil permettant de rendre compte des relations étroites entre les *fugitives* de papier et leurs sœurs de chair et d'os.

New Modernist Studies

L'état présent de la critique a fait état d'un phénomène largement répandu parmi les études consacrées à la « femme moderne » : celui qui tend à faire de l'épithète « moderne » un synonyme d'« émancipée », en le vidant par conséquent de sa substance, en évacuant le sens dont il est en soi porteur. Or, c'est là, dans le rapport étroit qui unit les *fugitives* à la modernité, que se joue précisément l'intérêt de ces figures. La réflexion articulée ici, en étudiant la triple relation unissant femmes, moyens de transport et modernité, se réclame donc des *New Modernist Studies* pour une raison évidente, soit celle de la période étudiée, mais ce choix est également justifié par la nature double du corpus.

Dans l'introduction de l'ouvrage *Bad Modernisms*, Douglas Mao et Rebecca L. Walkowitz soulignent que l'un des principaux traits définitoires de leur champ de recherche tient à son désir de retravailler une certaine conception du modernisme considérée comme trop rigide, en s'écartant pour ce faire de l'hégémonie détenue par le canon anglo-saxon et ses

⁷⁸ Pascal Ory, *L'histoire culturelle*, op. cit., p. 69.

⁷⁹ Voir Philippe Hamon, *Imageries. Littérature et image au XIX^e siècle*, Paris, José Corti, coll. « Essais », 2001, p. 28.

« monstres sacrés » (James Joyce, Virginia Woolf, Ezra Pound, T.S. Eliot, etc.)⁸⁰. Pour remédier à cette situation, les chercheurs affiliés au *New Modernist Studies* se proposent de repousser les frontières généralement associées à la modernité. Cette opération se déroule sur le plan temporel, en se permettant l'étude de textes issus d'une période débordant celle des années 1890 à 1945, sur le plan spatial, par l'exploration d'un corpus produit aux quatre coins du globe et aussi, quoique dans une moindre mesure⁸¹, sur le plan vertical⁸². C'est précisément là où se joue un aspect qui touche le cas qui m'occupe, soit la remise en question du fossé séparant la culture lettrée des productions de masse :

*In addition to these temporal and spatial expansions, there has been what we are calling here a vertical one, in which quite sharp boundaries between high art and popular forms of culture have been reconsidered ; in which canons have been critiqued and reconfigured ; in which works by members of marginalized groups have been encountered with fresh eyes and ears ; and in which scholarly inquiry has increasingly extended to matters of production, dissemination, and reception*⁸³.

Puisque l'image de la *fugitive* a été construite en forte partie par le domaine populaire, un tel souci d'intégrer des œuvres « mineures » ou habituellement dévaluées est favorable à ma réflexion. Ce qu'offrent ainsi les *New Modernist Studies*, c'est la possibilité d'étudier des œuvres variées au prisme des concepts-clés que sont la modernité, le modernisme et la modernisation, termes qui traversent ma thèse et qui doivent donc être clairement balisés.

L'expression « modernisation » désigne communément le processus, l'évolution ou la révolution conduisant d'un état de société à un autre⁸⁴. Dans le cas qui m'occupe, elle est employée pour désigner la totalité des phénomènes sociohistoriques qui constituent autant de conditions nécessaires à l'avènement d'une modernité reconfigurée à l'aube du XX^e siècle⁸⁵ et qui prennent racine au XIX^e siècle : l'urbanisation, l'industrialisation, les progrès scientifiques

⁸⁰ Voir Douglas Mao et Rebecca L. Walkowitz, « Introduction : Modernisms Bad and New », *Bad Modernisms*, Durham et Londres, Duke University Press, 2006, p. 1.

⁸¹ « *The increasing emphasis on transnational exchange is widely seen as crucially transformative and will certainly remain so for many years, whereas the concentration of work around mass media rhetorics pertains to a smaller body of publication, has been little remarked so far [...]* ». Douglas Mao et Rebecca L. Walkowitz, « The New Modernist Studies », *The Modern Language Association of America*, vol. 123, n° 3, 2008, p. 738.

⁸² Voir *ibid.*, p. 738.

⁸³ *Ibid.*, p. 737-738.

⁸⁴ Voir Susan Stanford Friedman, « Definitional Excursions : The Meanings of Modern/Modernity/Modernism », *Modernism/modernity*, vol. 8, n° 3, 2001, p. 498.

⁸⁵ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 13.

qui modifient la relation que les contemporains entretiennent avec l'univers, l'invention de l'électricité, de la photographie et du cinéma, le développement de nouvelles technologies de communication⁸⁶, l'avènement de la culture de masse – notons au passage le caractère paradoxal des études qui excluent d'emblée les œuvres populaires de la réflexion sur la modernité –, la montée du capitalisme et du nationalisme⁸⁷, l'accélération du rythme de la vie⁸⁸ et, bien sûr, la transformation du rapport au temps et à l'espace⁸⁹. Ces forces nouvelles, principaux facteurs de changements à l'époque, composent le « maelstrom de la vie moderne »⁹⁰, à l'intérieur duquel hommes et femmes sont irrémédiablement aspirés.

Définir le substantif « modernité », dont l'usage varie entre la critique francophone et anglo-saxonne, n'est pas une mince tâche. Chez la première, le terme est doté d'un sens très spécifique, puisqu'il désigne généralement les grandes tendances qui caractérisent la France au tournant du siècle : esthétisation de la vie quotidienne, développement d'une culture urbaine façonnée par la mode, la consommation et l'innovation⁹¹, intérêt envers le contingent, l'éphémère, le fugitif et le transitoire, bref, envers toutes ces qualités du moment présent soulevées par Charles Baudelaire dans son célèbre essai de 1863, « Le peintre de la vie moderne ». C'est également le constat que pose Griselda Pollock, pour qui la modernité, en plus d'être un sentiment d'être « à la page », est une affaire de mythes, comme ceux qui façonnent le Paris fin-de-siècle, vibrant au rythme du loisir, du spectacle, du plaisir et de l'argent⁹². Quoiqu'éclairante, cette définition m'apparaît trop restreinte en regard des œuvres de mon corpus. En cela, le sens donné par la critique anglo-saxonne au terme *modernity*, puisqu'il s'applique au-delà des frontières strictement nationales de la Grande-Bretagne ou des États-Unis, m'apparaît plus approprié :

When we speak of « modernity », then, usually we are referring to a set of political, economic, social, and cultural attributes that include such things as nationalism, democracy, imperialism, consumerism, and capitalism – each of which appear

⁸⁶ Voir Marshall Berman, *op. cit.*, p. 16.

⁸⁷ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 13.

⁸⁸ Voir Marshall Berman, *op. cit.*, p. 16.

⁸⁹ Voir Roger Friedland et Deirdre Boden, « NowHere : An Introduction to Space, Time and Modernity », dans Roger Friedland et Deirdre Boden (dir.), *NowHere. Space, Time and Modernity*, Berkeley, University of California Press, 1994, p. 6.

⁹⁰ Voir Marshall Berman, *op. cit.*, p. 16.

⁹¹ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 13.

⁹² Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 245.

associated with the nineteenth century by virtue of their radical expansion during that period. These elements of change may have resonated around the world but have come to stand as a shorthand for changes associated with « the West »⁹³.

En considérant la manière dont les phénomènes de la modernisation touchent l'Occident, c'est bien en termes d'échange et de dialogue qu'il faut comprendre les relations entre les différents pays d'où sont issus les textes et les images à l'étude, ceux-ci puisant dans un répertoire commun de thèmes, d'images, de motifs et de *topoi*. Cela permettra, par le fait même, de témoigner du caractère transnational de la *fugitive*, cette dernière se construisant à l'aune des contributions offertes par la Grande-Bretagne, la France et les États-Unis, principalement. De plus, la définition donnée ci-haut présente l'avantage de souligner la manière dont les phénomènes modernes sont profondément ancrés dans le XIX^e siècle. Ainsi, s'il apparaît étrange de considérer cette notion par rapport à un corpus touchant la période des années 1890 à 1940, c'est parce les moyens de transport reconduisent, à plusieurs égards, des craintes et des aspirations associées à cette période, étant fortement liés à des phénomènes comme l'accélération du rythme de la vie, la culture de masse, la reproduction mécanisée, l'industrialisation, la vitesse, etc. Héritier des questionnements et des réflexions sur la modernité, l'imaginaire de la *fugitive* doit donc être pensé en fonction d'une continuité avec le siècle précédent, mais aussi à partir d'une idée de rupture, par la manière dont il renouvelle un discours qui fut associé à d'autres avatars de la femme émancipée. En cela, au-delà d'une nécessité de périodisation de la modernité, c'est surtout sur sa signification qu'il convient d'insister. À nouveau, les critiques anglo-saxons apparaissent éclairants à ce sujet, ces derniers employant le terme pour désigner toute période historique qui se définit comme étant en rupture avec le passé⁹⁴ et avec lequel elle refuse toute forme de continuité. Le discours de la modernité, puisqu'il crée une tradition dont il cherche à se distinguer et à laquelle il s'oppose⁹⁵, apparaît entièrement tourné vers l'avenir⁹⁶. En résulte ainsi, au sein des sociétés qui se considèrent comme « modernes », une lutte constante entre les forces de la tradition et

⁹³ Vanessa R. Schwartz et Jeannene M. Przyblyski, *op. cit.*, p. 9.

⁹⁴ Voir Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 4.

⁹⁵ Voir Susan Stanford Friedman, « Periodizing Modernism : Postcolonial Modernities and Space/Time Borders of Modernist Studies », *Modernism/modernity*, vol. 13, n° 3, septembre 2006, p. 434.

⁹⁶ Voir Roger Friedland et Deirdre Boden, *op. cit.*, p. 10.

celles de la modernisation⁹⁷, bref, entre une forme d'immobilisme et une volonté de se mettre en marche. Marshall Berman considère ainsi la modernité non à la manière d'une période historique spécifique⁹⁸, mais plutôt comme une négociation effectuée par un individu en réaction à un monde en transformation, celui-ci étant appelé à reconsidérer son existence et son identité au cours du processus⁹⁹. Certes, s'il est possible de critiquer l'approche de Berman¹⁰⁰, il m'importe de souligner la façon dont il pense la modernité, avant tout, à la façon d'une expérience : « *Berman [...] shifts the terms of the debate towards modernity has an existing mode of experiencing social life*¹⁰¹ ». C'est précisément en fonction de cette expérience singulière qu'il est possible d'interroger le sens de l'épithète « moderne » qui compose l'expression « femme moderne ». Ces quelques éléments de définition ne sauraient évidemment faire le tour de la question : d'autres seront convoqués et détaillés dans différents chapitres de la thèse. L'expérience de la modernité, au sens entendu par Marshall Berman, sera notamment définie dans la première section, intitulée « Penser la *fugitive* ».

Définir le « modernisme », dernier terme nécessitant une clarification, n'est pas une mince tâche considérant la diversité des pays étudiés. À ce sujet, Susan Stanford Friedman insiste bien sur le caractère hétérogène et complexe de cette notion : non seulement est-il possible de distinguer diverses formes de modernisme selon les aires géographiques, mais celles-ci peuvent également se multiplier au sein d'une même société. La critique rappelle toutefois que les frontières entre ces diverses manifestations sont poreuses¹⁰² et qu'il ne faudrait pas voir là des catégories rigides et fermées sur elles-mêmes. La modernité, après tout, est associée à une intensification des échanges de nature commerciale, technologique ou culturelle¹⁰³ entre les pays. Les grands centres urbains, qui deviennent de plus en plus cosmopolites, contribuent également à cette hybridation et à la juxtaposition des cultures, deux

⁹⁷ Voir Susan Stanford Friedman, « Periodizing Modernism », *loc. cit.*, p. 434.

⁹⁸ Voir Alan O'Shea, « English Subjects of Modernity », dans Mica Nava et Alan O'Shea (dir.), *Modern Times. Reflections on a Century of English Modernity*, Londres et New York, Routledge, 1996, p. 8.

⁹⁹ Voir *ibid.*, p. 11.

¹⁰⁰ À cet égard, Alan O'Shea déplore deux aspects du travail de Berman sur la modernité : « *Firstly, while Berman claims to deal with the (contradictory) experience of modernity, he fails to characterise how this is lived as a psychic formation [...]. Secondly, he has been rightly criticised for an over-universalistic concept of modernity* » *Ibid.*, p. 8.

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 9.

¹⁰² Voir Susan Stanford Friedman, « Periodizing Modernism », *loc. cit.*, p. 428.

¹⁰³ Voir *ibid.*, p. 433.

phénomènes susceptibles de créer des points de contact entre les formes de modernisme par-delà les frontières nationales. De manière générale, le modernisme est cependant défini comme étant l'expression artistique de la modernité, soit la « réponse » (souvent ambivalente) donnée par le domaine de l'imaginaire¹⁰⁴ aux différents phénomènes historiques s'étant produits au tournant du XX^e siècle. En France, il est également employé pour désigner une multitude de mouvements, d'écoles et de styles littéraires et artistiques (impressionnisme, cubisme, expressionnisme, futurisme, dadaïsme, surréalisme, etc.) partageant un certain nombre de caractéristiques communes. Il s'agit ainsi d'un terme « parapluie »¹⁰⁵, sous lequel sont regroupées des pratiques culturelles associées notamment à une crise de la représentation et à un goût pour l'innovation formelle¹⁰⁶. À cet égard, il convient de souligner que l'aspect formel des textes, en raison de la nature des productions étudiées, ne fera pas l'objet d'une étude aussi importante que l'imaginaire qu'ils présentent. Seuls quelques auteurs du corpus peuvent se réclamer du modernisme, tels que Marcel Proust, s'étant intéressé à la cycliste, Virginia Woolf, qui a raconté son expérience de l'automobile, et Ricciotto Canudo, qui a créé une figure d'aviatrice.

« Modernisation », « modernité » et « modernisme » ont ainsi chacun un rôle à jouer dans la thèse, qu'ils soient convoqués ensemble ou séparément. Investir le champ des *New Modernist Studies* permet ainsi de fournir un cadre de référence à l'intérieur duquel est placée la réflexion, mais également un horizon à partir duquel sont étudiées les *fugitives* puisqu'il s'agit de voir en quoi ces figures peuvent être considérées comme des figures incarnant des valeurs de l'ère moderne.

¹⁰⁴ Voir Malcolm Bradbury et James McFarlane, *Modernism (1890-1930)*, Sussex et New Jersey, The Harvester Press, 1978 [1974], p. 30.

¹⁰⁵ Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 6.

¹⁰⁶ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 13.

Voir et lire la fugitive

L'histoire culturelle nous enseigne qu'« il ne faut pas isoler la littérature des autres discours de la société¹⁰⁷ ». En posant un regard critique sur une grande variété d'objets de la culture matérielle, qu'il s'agisse par exemple de romans, de pièces de théâtre, de chansons, de sculptures ou de photographies, cette approche a l'avantage de s'intéresser aux points de contact entre divers types de manifestations artistiques, qui ont été traditionnellement étudiées en vase clos. Ainsi, il m'apparaît difficile d'étudier les représentations textuelles de *fugitives* sans questionner leurs représentations picturales, dans la mesure où celles-ci naissent à une époque saturée d'images en tous genres. Une telle coexistence du lisible et du visible se manifeste à deux niveaux distincts.

Comme l'explique bien Liliane Louvel, le terme « image » désigne communément la « représentation mentale » découlant de la perception d'une chose, mais il est également lié à l'idée de la ressemblance : il serait la reproduction d'une sensation perçue¹⁰⁸. En ce sens, l'image, comme le texte d'ailleurs, entretient un rapport d'analogie avec ce qu'elle désigne. Il existe ainsi un certain degré de médiation entre elle et la réalité à laquelle elle renvoie. Il est important de souligner cet aspect. Le visible et le lisible ne reflètent pas la réalité des *fugitives* : il s'agit de miroirs déformants, puisqu'ils ne peuvent être considérés comme un témoignage fidèle de la manière dont les *fugitives* se comportaient en société.

De manière indirecte, les représentations textuelles et visuelles sont appelées à cohabiter et à rivaliser dans le paysage artistique de l'époque, où abondent notamment les réclames publicitaires. Entre ces objets hétéroclites se développe ainsi une certaine promiscuité, susceptible de créer des effets de contamination :

La littérature ne pouvait donc pas ne pas rencontrer l'affiche, non seulement comme objet omniprésent du monde réel sollicitant son entrée en littérature, mais comme miroir, comme modèle, comme objet de fascination ou objet de répulsion, ou comme repoussoir

¹⁰⁷ Benoît Melançon, « Écrire Maurice Richard. Culture savante, culture populaire, culture sportive », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, n° 2, 2006, p. 135.

¹⁰⁸ Voir Liliane Louvel, *L'œil du texte. Texte et image dans la littérature de langue anglaise*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, coll. « Interlangues – littératures », 1998, p. 29-30.

d'elle-même. [...] L'affiche fait partie intégrante de ce « ruissellement » (Rimbaud) d'images multipliables et sur papier qui caractérise le siècle¹⁰⁹.

Si les *fugitives* peuplent en tant qu'images textuelles les pages des livres, elles courent aussi sur les murs des grandes capitales occidentales grâce au concours de la réclame. De nombreuses *fugitives* ont été mises en scène dans les affiches produites par l'industrie du cycle et de l'automobile et, dans une moindre mesure, par celle de l'aviation. Certaines de ces images marchandes sont convoquées dans la thèse afin de mettre en lumière les passages et les échanges qui s'opèrent entre la littérature et le domaine publicitaire. Un vaste répertoire de figures, de thèmes et de situations circule entre eux et contribue à construire un imaginaire propre aux transports et, par le fait même, aux *fugitives*. Afin de procéder à l'analyse de ces images, je ferai appel à des études portant sur l'affiche elle-même, entendue comme un art décoratif ou populaire, ce qui me permet d'acquérir une connaissance spécialisée sur les enjeux et caractéristiques propres à ce mode d'expression, et de prendre conscience de sa nature particulière, celui-ci étant situé au point de rencontre entre art et commerce¹¹⁰.

De façon directe, texte et image se côtoient également dans les œuvres lorsque celles-ci sont illustrées. Non seulement ils se partagent un espace commun, mais auteur et illustrateur posent tous deux leur regard (descriptif pour le premier, figuratif pour le second) sur le même objet¹¹¹. Sur le plan méthodologique, mes principaux points de référence pour analyser ce type de manifestations visuelles sont les travaux de Liliane Louvel et de Philippe Hamon sur les relations entre l'image et la littérature.

Dans le cas des illustrations, cette relation en est une de voisinage : les images sont de nature extratextuelle et hétérogène¹¹², ce qui signifie qu'elles créent un effet de suspension lors de la lecture¹¹³. Afin de prendre en considération les deux interprétations qui lui sont proposées, le regard du spectateur oscille entre le lisible et le visible, ce qui tend à freiner sa progression au sein du récit. Pour Liliane Louvel, qui s'interroge dans son ouvrage

¹⁰⁹ Philippe Hamon, *Imageries*, *op. cit.*, p. 153.

¹¹⁰ Voir Nicholas-Henri Zmelty, « L'affiche illustrée, miroir de la modernité esthétique et culturelle en France à la fin du XIX^e siècle », dans Marie-Jeanne Geyer et Thierry Laps (dir.), *op. cit.*, p. 23.

¹¹¹ Voir Liliane Louvel, *Texte/image. Images à lire, textes à voir*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Interférences », 2002, p. 154.

¹¹² Voir *ibid.*

¹¹³ Voir Liliane Louvel, *Texte/image*, *op. cit.*, p. 155.

Texte/image. Images à lire, textes à voir sur les processus, les modalités et les formes d'émergence du pictural dans le texte littéraire, ce rapport entre texte et image ne doit pas être compris comme une forme de concurrence (sémantique)¹¹⁴, mais plutôt en tant que dialogue. Lire et voir doivent être considérés ensemble, le sens n'étant généré exclusivement ni par l'un ni par l'autre.

Certains textes du corpus, il faut le rappeler, contiennent des illustrations. Qu'il s'agisse de dessins ou de photographies, celles-ci constituent des « images à voir », selon la terminologie employée par Philippe Hamon. Dans *Imageries : littérature et image au XIX^e siècle*, Hamon distingue trois régimes sémiotiques de l'image : les « images à voir », les « images à lire » et les « images mentales ». Les premières sont celles dont il a été question jusqu'à maintenant, soit des objets iconiques et matériels en deux dimensions¹¹⁵ : « L'image à voir (une photo, une peinture, un diagramme, une carte, une maquette) est analogique, continue, simultanée, motivée, fonctionne par plus ou moins de ressemblance avec la chose représentée, et demande à être reconnue par un spectateur [...]»¹¹⁶. Ainsi, qu'il s'agisse d'un dessin, d'une photographie ou d'une caricature, les représentations visuelles du corpus doivent être comprises dans un rapport de médiation¹¹⁷ avec la chose à laquelle elles réfèrent. Cela signifie, pour le critique, que l'image ne doit pas être uniquement interrogée *par rapport au* texte, comme si elle n'était qu'un ajout, un complément d'information ou un à-côté, mais bien de considérer la manière dont elle participe à la construction du sens.

Au-delà des représentations dotées d'une présence manifeste au sein des œuvres, ce sont celles qui s'y inscrivent en filigrane qu'interrogent Hamon et Louvel dans leurs travaux. Parfois, la surface du lisible est brouillée par le surgissement du visible, par une apparition qui change le régime de la représentation : « Le passage entre deux codes sémiotiques se lit entre-deux, le lecteur n'étant jamais totalement dans l'un, ni totalement hors de l'autre¹¹⁸ ». Il importe pour le critique de savoir reconnaître ces opérations de « translation¹¹⁹ », afin de pouvoir faire ressortir les images sous-jacentes, celles qui ne se donnent pas à voir

¹¹⁴ Voir Liliane Louvel, *Texte/image, op. cit.*, p. 150-151.

¹¹⁵ Voir Philippe Hamon, *Imageries, op. cit.*, p. 275.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ Voir *ibid.*, p. 308.

¹¹⁸ Liliane Louvel, *Texte/image, op. cit.*, p. 149.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 148.

immédiatement, mais qui participent malgré tout à la construction de l'imagerie des *fugitives*. En ce sens, il faut porter une attention particulière aux passages descriptifs qui apparaissent, comme l'indique Liliane Louvel, comme étant plus ou moins saturés par des marqueurs du pictural¹²⁰. En ce qui concerne Philippe Hamon, ce dernier considère que la manifestation du visuel *dans* le texte se présente surtout sous la forme de procédés linguistiques, stylistiques ou rhétoriques : une métaphore ou une comparaison est ainsi considérée comme une « image à lire [...] faite de signes discrets, linéaires, discontinus, arbitraires, fonctionnant par différences internes à l'intérieur d'un système, et demande à être comprise d'un lecteur¹²¹ ». De tels procédés contribuent aussi à façonner l'identité des personnages d'un récit, par la manière dont ils les « donnent à voir » au lecteur.

La dernière forme de représentation qui m'apparaît essentielle à la réflexion est « l'image mentale ». Relevant du domaine idéologique¹²², elle désigne d'une part les idées « fabriqué[es] à partir d'un autre discours d'autorité, technique, scientifique, ou pseudo-scientifique¹²³ » et, d'autre part, les clichés, les stéréotypes et les poncifs¹²⁴ propres à une société donnée qui sont mobilisés par un écrivain. Dans les deux cas, il s'agit de faire appel à la complicité du lecteur, mais surtout à sa mémoire ou à son imagination, en cela qu'il s'agit de solliciter des représentations logeant dans son esprit. En se rappelant que la *fugitive*, comme la « femme moderne », a été constamment soumise à l'examen public, il s'avère important de considérer que son image a été façonnée en partie par les discours qui circulaient à son sujet, ses contemporains ayant constamment cherché à fixer son identité, à la forger en fonction de valeurs qui leur étaient propres.

Enfin, l'on ne saurait trop insister sur l'importance de ces diverses manifestations du visuel. Qu'il s'agisse d'une image en texte ou hors texte, d'une image à lire, à voir ou d'une image mentale, elles participent toutes, conjointement ou séparément, à l'édification d'un imaginaire particulier :

¹²⁰ Voir Liliane Louvel, *Texte/image, op. cit.*, p. 33.

¹²¹ Voir Philippe Hamon, *Imageries, op. cit.*, p. 275.

¹²² Voir Philippe Hamon, « Images à lire : images à voir : "Images américaines" et crise de l'image au XIX^e siècle (1850-1880) », dans Stéphane Michaud, Jean-Yves Mollier et Nicole Savy (dir.), *Usages de l'image au XIX^e siècle*, Paris, Créaphis, 1992, p. 235.

¹²³ Philippe Hamon, *Imageries, op. cit.*, p. 309.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 24.

Par imaginaire (d'un écrivain, d'une œuvre, d'une époque), il faudrait donc entendre [...] une construction théorique, un modèle de la lecture des textes littéraires. Ce modèle serait constitué de l'ensemble des relations qu'entretiennent réciproquement (c'est-à-dire entre elles), en représentation (c'est-à-dire en texte littéraire), et en médiation (c'est-à-dire à travers d'autres représentations non littéraires) image à voir, image à lire, image mentale [...]¹²⁵.

Cette idée de Hamon concernant l'imaginaire, entendu comme un ensemble composite de différentes images, rejoint le constat déjà posé par l'histoire culturelle qui se propose de tisser des liens entre un certain nombre de représentations afin de comprendre le(s) sens qui s'en dégage(nt).

Sociocritique et imaginaire social

Au terme de cette présentation méthodologique, au cours de laquelle ont été convoquées diverses approches destinées à rendre compte du caractère multiple et complexe des figures étudiées, mobiliser la sociocritique m'apparaît nécessaire afin de concilier les concepts posés précédemment. À de nombreuses reprises, il a été question de la double nature de la *fugitive*, qui se présente tout autant comme le produit d'une représentation, le fruit de l'imaginaire, qu'un fait observable, une « réalité » à laquelle ont été confrontés les hommes et les femmes modernes. Or, là où les études culturelles nous enseignent à ne pas négliger le dialogue entre ces dimensions sociale et culturelle qui articulent toute œuvre artistique, la sociocritique souligne l'importance de ne pas considérer cette « réalité » à laquelle sont rattachées les représentations comme de simples « déterminations sociales objectives¹²⁶ », mais plutôt comme un ensemble de « savoirs et de discours disponibles dans l'espace socioculturel¹²⁷ ». Il s'agit donc de s'intéresser aux liens unissant l'œuvre à son contexte, ce dernier constituant le matériau transformé par l'écriture¹²⁸. Or, ce contexte ne doit pas être entendu comme les conditions de production et de consommation de l'œuvre (mise en marché du livre, réception

¹²⁵ Philippe Hamon, *Imageries*, *op. cit.*, p. 308.

¹²⁶ Pierre Popovic, « La sociocritique. Définition, histoire, concepts, voies d'avenir », *Pratiques. Linguistique, littérature, didactique*, n° 151-152, décembre 2011, p. 8. En ligne : <https://journals.openedition.org/pratiques/1762#authors>, consulté le 7 octobre 2016.

¹²⁷ Pierre Popovic, « De la semiosis sociale au texte : la sociocritique », *Signata*, n° 5, 2014, p. 155.

¹²⁸ Voir *ibid.*

du texte¹²⁹, etc.), puisque celles-ci relèvent plutôt de la sociologie de la littérature, qui se propose d'étudier ce qui entoure l'œuvre, et donc ce qui est extérieur au texte¹³⁰. Au contraire, la sociocritique propose une « conception matérialiste du texte littéraire, puisque ce dernier est défini comme un *travail sur* et non comme une *essence de*¹³¹ ». C'est de l'étude interne d'un texte que se dégagent les liens qu'il entretient avec ce qui lui est externe, chaque mot étant porteur de « valeurs morales et sociales¹³² » qui s'accumulent à la façon d'un palimpseste ; le critique peut alors procéder à un « feuilletage de [ces] sédimentations historiques¹³³ » au moment de l'analyse. Puisque l'œuvre transforme les savoirs et les discours qui l'entourent, ce sont eux qu'il faut éclairer, c'est leur présence qui doit être relevée par l'étude critique. Pour ce faire, il est possible d'employer divers outils :

Cela signifie que faire de la sociocritique peut se faire en convoquant la simple analyse de texte, la thématique, la narratologie, la rhétorique, la poétique, l'analyse de discours, la linguistique textuelle, *etc.* [...] Il revient au sociocriticien de choisir le mode d'analyse et de description approprié¹³⁴.

La sociocritique présente ainsi l'avantage d'être ouverte à une variété d'approches. Plutôt que de prescrire une méthode, elle accueille les disciplines qui correspondent à son objet d'étude, qui conviennent à la nature particulière de son corpus, ce qui se révèle crucial dans ma thèse. Les œuvres qui y sont étudiées, puisqu'elles varient en formes et en genres, convoquent en effet des disciplines différentes, quoique co-intelligibles. Ces multiples approches méthodologiques sont chapeautées par un même « geste critique¹³⁵ » qui assure la cohérence de l'analyse.

Considérée comme une *perspective*, une voie d'approche du texte littéraire, et non comme une théorie ou une discipline, aux dires de Pierre Popovic¹³⁶, la sociocritique guide le regard du critique vers ce qui constitue la « *semiosis sociale*, c'est-à-dire l'ensemble des

¹²⁹ Voir Pierre Popovic, « La sociocritique. Définition, histoire, concepts, voies d'avenir », *loc. cit.*, p. 14.

¹³⁰ Voir Guillaume Pinson, *L'Imaginaire médiatique. Histoire et fiction du journal au XIX^e siècle*, Paris, Classiques Garnier, 2012, p. 7.

¹³¹ Pierre Popovic, « La sociocritique. Définition, histoire, concepts, voies d'avenir », *loc. cit.*, p. 8.

¹³² Edmond Cros, *La sociocritique*, Paris, L'Harmattan, coll. « Pour comprendre », 2003, p. 50.

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ Pierre Popovic, « La sociocritique. Définition, histoire, concepts, voies d'avenir », *loc. cit.*, p. 14-15.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 15.

¹³⁶ Voir *ibid.*

façons et des moyens langagiers par lesquels une société¹³⁷ se représente ce qu'elle est, ce qu'elle a été et ce qu'elle peut devenir¹³⁸ ». S'intéressant aux liens entre l'œuvre et sa sociohistoricité, tels qu'ils se manifestent à l'intérieur du texte, la sociocritique apparaît ainsi comme un « mode de lecture¹³⁹ » particulier qui permet d'analyser, de comprendre, d'expliquer et d'évaluer les textes littéraires. À partir de « l'analyse interne du procès de sens ouvert par un texte, [il s'agit de mesurer] le dynamisme singulier de ce procès à l'aune de la circulation des signes et des représentations dans l'espace social¹⁴⁰ ». En ce sens, il faut éclairer la relation entre texte et cotexte afin de voir les ressemblances et les écarts, l'influence surtout qu'ils possèdent l'un sur l'autre. De plus, à l'instar des études culturelles, la sociocritique insiste sur la réciprocité des relations entre la culture et le social, sur les allers-retours qui s'effectuent entre eux : « Ce dédoublement de l'angle d'approche est de nature à rendre palpable la relation de circulation et d'interaction dynamique (entre les représentations, les régimes rhétoriques, les processus sémiotiques) qui unit l'écriture littéraire à l'imaginaire social¹⁴¹ ». Une œuvre ne doit pas être entendue uniquement comme la reproduction d'une « réalité », une mimésis de ce qui l'entoure. Elle peut faire preuve d'une « capacité d'invention à l'égard du monde social¹⁴² », dont il faut rendre compte. Le projet sociocritique étant de s'interroger sur les représentations d'un objet au sein d'un texte en termes de différence ou de dialogue avec les représentations usuelles et historiques de l'objet. De là l'intérêt d'étudier dans ma thèse, en plus des œuvres littéraires, les discours produits à l'époque par les journaux et les magazines, les ouvrages scientifiques, théoriques et médicaux, la publicité, etc., puisque leurs

¹³⁷ Dans le cas de mon étude, ce sont plusieurs sociétés qui sont étudiées, celles-ci partageant un imaginaire commun qu'il m'apparaît nécessaire d'interroger de manière collective.

¹³⁸ Pierre Popovic, « De la semiosis sociale au texte », *loc. cit.*, p. 157-158.

¹³⁹ Claude Duchet, « Pour une socio-critique, ou variations sur un incipit », *Littérature*, n° 1, février 1971, p. 6.

¹⁴⁰ Pierre Popovic, « De la semiosis sociale au texte », *loc. cit.*, p. 153.

¹⁴¹ Pierre Popovic, *Imaginaire social et folie littéraire. Le second Empire de Paulin Gagne*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, coll. « Socius », 2008, p. 23. Dans la même lignée que Pierre Popovic, Dominique Kalifa insiste, dans *Les bas-fonds. Histoire d'un imaginaire*, sur les relations étroites entre l'imaginaire et les réalités sociales : « Aussi fortes que soient les codifications narratives ou thématiques auxquelles obéissent ces récits, aussi puissants que soient les effets de médiatisation et aussi insaisissables que demeurent, hors des textes qui les portent, les réalités en question, il serait tout à fait intenable de les en dissocier radicalement. Quelque chose, nécessairement, transparait : des lieux, des gestes, des paroles, et ces fragments d'expérience sociale, aussi infimes soient-ils, ne peuvent être négligés [...] ». Dominique Kalifa, *Les bas-fonds. Histoire d'un imaginaire*, Paris, Seuil, 2013, p. 336.

¹⁴² Pierre Popovic, « Introduction. La sociocritique, Joseph S. Nye Jr., et le concept d'imaginaire social », dans *La mélancolie des Misérables. Essai de sociocritique*, Montréal, Le Quartanier, coll. « Erres essais », 2013, p. 42.

discours sont récupérés et transformés par la littérature. Dans le cadre de mon projet, la sociocritique permet ainsi de rendre compte de la manière dont l'apparition des moyens de transport individualisés a constitué, au tournant des XIX^e et XX^e siècles, un important « catalyseur d'imaginaire¹⁴³ » au sein de la production artistique de l'époque.

Central à la démarche sociocritique, l'« imaginaire social » mérite d'être convoqué au terme de cette présentation d'ordre méthodologique, en raison du rôle majeur qu'il joue dans ma réflexion ; il constitue la notion-clé de l'analyse par la manière dont il touche aux divers enjeux énoncés jusqu'à ce point. Car c'est bien à l'imaginaire de la *fugitive* qu'est consacrée mon étude, c'est-à-dire à la manière dont cette figure a été perçue, imaginée, pensée et mise en scène¹⁴⁴ par ses contemporains ainsi que par des femmes pouvant se réclamer du statut de cycliste, d'automobiliste ou d'aviatrice. Représentations et récits¹⁴⁵ participent conjointement à la cristallisation de son univers. Je m'inscris, quoique dans une perspective plus littéraire qu'historique, dans la lignée du travail accompli par Dominique Kalifa sur l'imaginaire des « bas-fonds » au XIX^e siècle. À la suite de ce dernier, je m'intéresse aux lieux, aux décors, aux acteurs, aux thèmes, aux intrigues, aux motifs et aux contextes associés à un certain « objet » social¹⁴⁶ qui est, dans mon cas, celui de la *fugitive*. L'imaginaire de cette figure, à l'instar de celle des bas-fonds, constitue un ensemble « où se mélangent les frayeurs, les désirs, les fantasmes de tous ceux qui s'y sont intéressés¹⁴⁷ », puisqu'elle est produite, elle aussi, par des « sociétés inquiètes à des moments de crise¹⁴⁸ ». La *fugitive* apparaît, en effet, au moment où l'émergence d'un nouveau féminin et l'avènement des moyens de transport modernes soulèvent les passions. Elle devient alors rapidement un vecteur par lequel les contemporains expriment leurs craintes et leurs aspirations, nul ne pouvant se vanter d'en détenir l'essence ou

¹⁴³ Pierre Popovic, « Paulin Gagne et les bécannotes. La bicyclette dans l'imaginaire social de la fin du XIX^e siècle », *Orpheus. Revue internationale de poésie*, n° 6, 2011, p. 68.

¹⁴⁴ C'est ce que Guillaume Pinson se propose de faire pour l'imaginaire du journal : « Essentiellement, il s'agit de se demander comment les contemporains des débuts de l'ère médiatique ont perçu, imaginé, ressenti, mis en scène leur entrée dans la "civilisation du journal" ». Guillaume Pinson, *L'Imaginaire médiatique*, *op. cit.*, p. 10.

¹⁴⁵ J'ai jugé approprié de distinguer « représentations » et « récits », bien que la seconde catégorie puisse être incluse, en suivant la pensée de la sociocritique, dans la première. Cela permet d'identifier, d'un côté, les textes et les images produits par le monde culturel et, d'autre part, les œuvres réalisées par des femmes pouvant être elles-mêmes considérées comme des pionnières.

¹⁴⁶ Voir Dominique Kalifa, *Les Bas-fonds*, *op. cit.*, p. 21.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 19.

¹⁴⁸ *Ibid.*, p. 21.

de posséder la « vérité » à son sujet. Car cette figure est à l'origine de « mille images, mille références venues de la littérature, des enquêtes sociales, de l'hygiène publique, des faits divers, des sciences morales et politiques, de la chanson et du cinéma¹⁴⁹ ». Pour tous ces éléments de définition, la pensée de Kalifa m'apparaît particulièrement éclairante en regard de mon approche ; dans ses travaux, il rend compte de la manière dont différents objets, qu'il s'agisse d'un motif comme les bas-fonds, d'une figure comme le commissaire de police¹⁵⁰ ou d'un domaine comme l'enquête judiciaire, s'imposent à la conscience sociale¹⁵¹ en leur temps et comment se construit autour d'eux un riche imaginaire.

Mais qu'entend-on exactement par « imaginaire social » ? Dans l'ouvrage qu'il consacre au singulier Paulin Gagne, Pierre Popovic le définit de la façon suivante : « L'imaginaire social est composé d'ensembles interactifs de représentations corrélées, organisées en fictions latentes, sans cesse recomposées par des propos, des textes, des chromos et des images, des discours ou des œuvres d'art¹⁵² ». Pour le critique, il est essentiel de considérer la façon dont les représentations produites par les sociétés participent d'un ensemble, non pas afin de constituer à partir d'elles un bloc monolithique¹⁵³, mais bien pour comprendre la dynamique qui les anime, pour identifier les idées récurrentes et celles qui, au contraire, ressortent du lot.

Définir l'imaginaire de la *fugitive*, c'est reconstituer la manière dont les sociétés occidentales, entre 1890 et 1940, se sont raconté l'histoire de cette figure¹⁵⁴, c'est chercher à

¹⁴⁹ Dominique Kalifa, *Les Bas-fonds*, op. cit., p. 20.

¹⁵⁰ Kalifa codirige également un ouvrage dans lequel les différents collaborateurs s'intéressent, dans la même perspective que celle à l'œuvre dans *Les bas-fonds. Histoire d'un imaginaire*, à un personnage particulier du XIX^e siècle, le commissaire de police. En lui, Kalifa voit une « figure sociale [...] profondément agissante dans le siècle », d'où l'intérêt de s'intéresser à l'imaginaire qui l'entoure. Dominique Kalifa et Pierre Karila-Cohen, « L'homme de l'entre-deux. L'identité brouillée du commissaire de police au XIX^e siècle », dans Dominique Kalifa et Pierre Karila-Cohen (dir.), *Le commissaire de police au XIX^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, coll. « Histoire de la France aux XIX^e et XX^e siècles », 2008, p. 22.

¹⁵¹ Voir Dominique Kalifa, « Introduction. L'enquête judiciaire et la construction des transgressions », dans Jean-Claude Farcy, Dominique Kalifa et Jean-Noël Luc (dir.), *L'enquête judiciaire au XIX^e siècle*, Paris, Creaphis, 2007, p. 6.

¹⁵² Pierre Popovic, *Imaginaire social et folie littéraire*, op. cit., p. 24-25.

¹⁵³ C'est le constat établi par Mélodie Simard-Houde dans sa thèse. Voir Mélodie Simard-Houde, *Le Reporter, médiateur, écrivain et héros. Un répertoire culturel (1870-1939)*, thèse de doctorat, Université Laval et Université Paul Valéry, 2015, p. 29.

¹⁵⁴ C'est de cette façon que Guillaume Pinson appréhende l'imaginaire médiatique du journal au XIX^e siècle : « Autrement dit, la question que je me pose tout au long de ce travail est tout d'abord et très simplement celle-ci : quelle histoire du journal la France du XIX^e siècle s'est-elle racontée ? » Guillaume Pinson, *L'Imaginaire médiatique*, op. cit., p. 10.

comprendre la manière dont elles l'ont donnée à lire et à voir. Une telle « mise en récit¹⁵⁵ », qui témoigne du fait que l'« imaginaire social [...] est largement empreint de *littérarité*¹⁵⁶ », se présente selon Pierre Popovic en fonction de « cinq modes majeurs de sémiotisation de la réalité¹⁵⁷ » :

1. une *narrativité* qui, d'une part, conduit à l'émergence de fictions latentes et, d'autre part, à l'édification de héros, les quelques peuvent être mythiques, transformés par « leur » légende ou tirés de la vie réelle ; 2. une *poéticité* qui multiplie les figures de sens, métaphores, métonymies, synecdoques (*et al.*), et diffuse des signifiants-phares, ainsi que des rythmes de mise en parole ; 3. des *régimes cognitifs*, c'est-à-dire des façons de connaître et de faire connaître, qu'elles soient diffusées par la presse ou par des traités académiques, qu'elles soient d'ordre mythologique ou religieux, qu'elles appartiennent ou non à ce qui est appelé « science » ou reconnu comme savoir légitime à tel ou tel moment de l'histoire ; 4. une *iconicité*, car l'imaginaire social, c'est aussi tout un imposant matériel d'images, de caricatures, de photos, de peintures, et aujourd'hui de films, de clips et de sites, dont l'ère moderne ou contemporaine assure la reproductibilité sur grande échelle ; 5. une *théâtralité*, visible dans le cérémonial privé, politique, culturel, militaire, dans les célébrations, les rituels, les parades, les gestuelles, les scénographies sociales¹⁵⁸.

Ces cinq modes de sémiotisation, qui constituent des pistes d'analyse, ont l'avantage d'être parfaitement adaptés à mon objet d'étude. L'imaginaire de la *fugitive* se déploie en plusieurs lieux : dans des œuvres littéraires, ce qui suppose d'interroger la forme (poéticité) et le fond (narrativité) de ces textes ; dans des ouvrages médicaux, pédagogiques, historiques ou théoriques élaborant des discours pseudo-savants (régimes cognitifs) ; à l'aide de l'univers publicitaire, de l'illustration, du cinéma et des arts visuels (iconicité) et, enfin, dans des pratiques sociales concrètes, telles que l'univers de la compétition ou du spectacle (théâtralité).

Située au croisement entre « le rêve et le réel, la sensation et la pratique, l'immatériel et le matériel¹⁵⁹ », le texte et l'image, la *fugitive* trouve en la sociocritique une approche capable de répondre à la pluralité comme à la singularité de son imaginaire.

¹⁵⁵ Voir Mélodie Simard-Houde, *op. cit.*, p. 23.

¹⁵⁶ Pierre Popovic, *Imaginaire social et folie littéraire, op. cit.*, p. 28.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 26.

¹⁵⁸ *Ibid.*, p. 26-27.

¹⁵⁹ Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger, « Les empreintes du vol, une culture de la modernité », dans Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger (dir.), *L'emprise du vol. De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne*, Paris, MétisPresses, 2013, p. 19.

La voie est libre. Il est temps de suivre les traces qu'ont laissées les *fugitives* sur les routes de la terre et du ciel. Afin de reconstituer l'imaginaire de ces figures, tel qu'il se présente entre la Belle Époque et la Seconde Guerre mondiale, il convient de ne pas simplement se poser en observateur, de ne pas réitérer la position du spectateur devant la passante. Il faut plutôt s'installer aux côtés de la *fugitive*, rouler en tandem en sa compagnie, prendre place sur le siège passager de son automobile ou dans le cockpit de son avion. Il importe d'accepter son invitation de monter à bord. Ainsi, à une première section de la thèse de nature contextuelle, qui est consacrée à la présentation de la « femme moderne », suivent trois sections dans lesquelles je réponds à cette invitation. En respectant l'ordre chronologique de leur apparition, je m'élançai respectivement à la suite des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices, bref, à la suite de toutes celles dont le destin a été profondément transformé par l'usage d'une machine de locomotion moderne.

Première partie

Penser la *fugitive*

La *fugitive* est un être difficile à saisir, comme à définir. Elle se défile à la vue, s'enfuit et s'évade lorsqu'on cherche à s'approcher d'elle. Son histoire s'écrit sur des routes parallèles, entre les lignes, dans l'ombre de grandes figures qui ont marqué la modernité, comme celles du flâneur et de la passante. Si ma thèse se propose, afin de mieux la saisir, de la suivre dans ses déambulations, il convient d'abord de réfléchir à ses origines. Car la *fugitive* n'apparaît pas tout d'un coup, au détour d'un grand boulevard, portant fièrement la culotte et coiffée de son indépendance. Pour s'imposer dans le paysage, elle profite des avancées faites par ses consœurs, elle se nourrit des ouvertures qui s'offrent à l'aube du XX^e siècle aux femmes en quête de vitesse et de mouvement. Les contraintes qui régissent la vie des femmes s'assouplissent – sans que disparaissent toutes les résistances – ce qui crée une brèche dans le monde réglementé du féminin, brèche par laquelle s'échappe la *fugitive*. Bien qu'elle suive en partie les pistes défrichées par d'autres femmes en chemin¹, pour reprendre l'expression de Victor Margueritte, la *fugitive* s'aventure également en des lieux inconnus, se risque sur des sentiers hasardeux, où le danger guette à chaque détour. La route qui la mène à destination est ponctuée d'obstacles et de moments d'errance : l'horizon semble toujours plus lointain, les frontières étant sans cesse repoussées.

Dans cette première partie, intitulée « Penser la *fugitive* », je me propose de rebrousser chemin, de retourner à la ligne de départ afin de comprendre ce qui rend possible l'émergence de la *fugitive* au sein d'un univers de pensée en apparence hostile, mais qui contient en réalité son lot d'opportunités nouvelles. Après tout, pour comprendre où l'on va, il faut d'abord savoir d'où l'on vient. Trois temps rythment cette réflexion à rebours. Le personnage de la « femme moderne » et ses avatars occupent le premier chapitre, tandis que les figures associées à la conquête de l'espace sont placées au cœur du deuxième. Préciser les liens qu'entretiennent les femmes en mouvement avec d'autres grands personnages féminins de

¹ Expression empruntée à Victor Margueritte. Son roman *La Garçonne* (1922) porte le sous-titre : *La Femme en chemin*.

l'époque, repérer les facteurs (sociaux, historiques, politiques, économiques, etc.) qui favorisent leur apparition et cerner les raisons qui les poussent à prendre la route devrait permettre de poser, enfin, une définition opératoire de la *fugitive*.

Chapitre 1

La figure de la « femme moderne »

Au début du XX^e siècle, période au cours de laquelle s'imposent peu à peu les *fugitives*, la conception d'un féminin idéalisé, telle qu'elle s'est édiflée autour des idées de bonté, de modestie, de pureté et de sacrifice de soi, est bousculée par l'apparition de nouveaux modèles, dont celui de la « femme moderne ». À travers elle, l'image séculaire de la femme se transforme, elle cesse d'être figée sous la forme de la demoiselle « comme-il-faut² », de la « fille-fleur » ou de l'Ange du Foyer, défini par Virginia Woolf dans son essai intitulé « Professions for Women » :

You who come of a younger and happier generation may not have heard of her – you may not know what I mean by the Angel in the House. [...] She was intensely sympathetic. She was immensely charming. She was utterly unselfish. She excelled in the difficult arts of family life. She sacrificed herself daily [...] [I]n short she was so constituted that she never had a mind or a wish of her own, but preferred to sympathize always with the minds and wishes of others. Above all – I need not say it – she was pure. [...] In those days – the last of Queen Victoria – every house had its Angel³.

Dans ce discours prononcé devant la *Women's Service League* en 1931, l'Ange du Foyer appartient tout entier au passé, il est signe d'une époque révolue. « Ces jours-là », dit Virginia Woolf en faisant référence aux dernières décennies du XIX^e siècle, cette figure aussi charmante que charitable, véritable prêtresse de la vie domestique, était omniprésente. Pour les jeunes cependant, elle n'existe pas, signe que les temps ont changé. Si, d'une génération à l'autre, le visage de la femme est toujours légèrement altéré, il en va d'une perturbation plus grande durant la période moderne. Pour les contemporains, entre la femme d'hier et celle d'aujourd'hui, l'écart se creuse : soudainement, les filles ne ressemblent plus à leurs mères.

Qui sont-elles, ces Lilith arrivées du futur que l'on appelle des « femmes modernes » ? Ce qu'il faut savoir avant tout, c'est qu'elles s'incarnent à travers deux principaux avatars, soit la *New Woman*, qui a fait le bonheur des caricaturistes à la Belle Époque, et la garçonne, son

² Dominique Desanti, *La femme au temps des années folles*, Paris, Stock et Laurence Pernoud, 1984, p. 13.

³ Virginia Woolf, « Professions for Women », *The Death of the Moth and Other Essays*, Londres, The Hogarth Press, 1942, p. 151.

héritière des Années folles. En retraçant, d'une part, les circonstances historiques ayant favorisé leur apparition et, d'autre part, leurs principaux traits définitoires, il sera possible de comprendre la trajectoire empruntée par la « femme moderne », qui a pavé la voie à la *fugitive*.

1.1 Se transformer : la *New Woman*

« [The] *New Woman*... [is] no longer the Angel, but the Devil in the House⁴ », lit-on dans le *Westminster Review* en 1865. Dans cette revue britannique, à qui est souvent attribuée par la critique l'origine de l'expression *New Woman*, c'est sous le signe de la comparaison⁵ qu'est placée l'émergence d'un nouveau féminin. Il semble presque naturel qu'il en soit ainsi, dans la mesure où ce principe d'opposition articule l'expression dans son sens littéral : l'épithète « nouvelle » présuppose l'existence d'une « ancienne » femme, d'un « avant » et d'un « après », comme en témoignent, *a posteriori*, les propos de Virginia Woolf. Deux figures que tout distingue, comme l'ange s'oppose au démon, coexistent dorénavant ; si le passage de l'une à l'autre inquiète, il n'a pas encore été officialisé. Pour cela, il faut attendre l'année 1894 : la *New Woman*, qui n'était jusqu'alors qu'une rumeur, qu'un nom prononcé du bout des lèvres, qu'un surnom méprisant utilisé par les opposants à l'émancipation féminine, acquiert son statut de figure incontournable de la fin du siècle. À nouveau, c'est la presse qui donne forme à cette figure lorsque les écrivaines anglaises Sarah Grand et Ouida s'affrontent à son sujet dans les pages du *North American Review*⁶. Alors que la première célèbre la *New Woman* pour sa force et son intelligence⁷, la seconde voit en elle une menace à l'ordre établi et déplore la vanité, le dangereux savoir et le ridicule qui l'animent⁸. Cette différence radicale entre les deux visions s'explique par le caractère modulable de ce type social. Ses contemporains le façonnent en fonction des principes idéologiques qu'ils cherchent à

⁴ Cité dans Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 22.

⁵ Voir Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 24.

⁶ Voir *ibid.*, p. 23.

⁷ Voir Sarah Grand, « The New Aspect of the Woman Question », *North American Review*, vol. 158, n° 448, mars 1894, p. 272.

⁸ Voir Ouida, « The New Woman », *North American Review*, vol. 158, n° 450, 1^{er} mai 1894, p. 615. En ligne : <https://archive.org/details/jstor-25103333/page/n1>, consulté le 4 janvier 2017.

transmettre par son intermédiaire⁹. Peu à peu, la « femme nouvelle » se concrétise à travers les débats qui font rage à son égard, son identité étant nourrie par les arguments de ses adversaires comme de ses défenseurs. Ces idéaux varient nécessairement en fonction des pays où émerge la *New Woman*, celle-ci n'étant pas l'exclusivité de la Grande-Bretagne ; ses « disciples » se propagent dans le reste de l'Europe et aux États-Unis, ce qui témoigne de sa capacité à traverser les frontières. En France, elle fait son entrée dans l'imaginaire par l'intermédiaire du théâtre, notamment grâce à la pièce du dramaturge norvégien Henrik Ibsen intitulée *Une Maison de poupées* (1879), présentée en traduction à Paris dès 1894¹⁰, et de la presse, grâce à *La Fronde*¹¹. Dans ce quotidien fondé par la féministe Marguerite Durand, les collaboratrices s'emploient à projeter une image positive de la « femme nouvelle » – il en va ainsi de la francisation du terme – et à la détacher des stéréotypes qui entachent sa réputation auprès du public.

De manière générale, c'est dans la dernière décennie du XIX^e siècle que la *New Woman* se manifeste concrètement en Occident. Cette apparition, qui coïncide avec celle de la *fugitive*, n'est pas le fruit du hasard ni le simple produit de la fiction ; elle découle des progrès sociaux qui frappent alors la société. Même les changements qui semblent éloignés des préoccupations propres à la sphère du féminin, comme ceux constituant la modernisation, ne sont pas sans impact sur celle-ci. Or, comment expliquer que la vie des femmes, qui se déroule souvent à l'écart, en retrait du monde, ait été touchée par de tels mouvements historiques ? Frappée d'interdits et d'obligations, étroitement contrôlée par un ensemble de codes et de normes en tous genres, l'existence féminine connaît un tournant à l'époque moderne. Cette vie réglée au quart de tour, ajustée comme un corset, gagne en souplesse et en opportunités au prix d'efforts soutenus et de longues batailles, elle s'ouvre sur des horizons nouveaux. On respire mieux, malgré les résistances qui subsistent.

À cet égard, il faut souligner le rôle majeur joué par les différents mouvements féministes occidentaux qui, tout au long du XIX^e siècle, favorisent, malgré les différentes

⁹ Voir Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 2.

¹⁰ Voir Mary Louise Roberts, *Disruptive Acts. The New Woman in Fin-de-Siècle France*, Chicago et Londres, The University of Chicago Press, 2002, p. 22.

¹¹ Voir *ibid.*, p. 5.

positions théoriques qu'ils adoptent¹², une prise de conscience collective face aux injustices qui frappent les femmes et limitent leur position sociale. Leurs revendications touchent divers sujets et se divisent entre critiques (de la dépendance conjugale, des inégalités salariales, du corset, de la double morale sexuelle) et demandes d'accès (à l'autodétermination du corps, au divorce, à l'indépendance financière, au plaisir en dehors du mariage)¹³. La question du suffrage, quant à elle, constitue la pierre angulaire de la cause ; à travers elle, c'est l'obtention d'un statut de citoyenne à part entière qui est visée, les femmes n'étant alors considérées aux yeux de l'État que comme des mineures. L'émancipation féminine, si elle est bien entendu tributaire de l'obtention de libertés civiles et politiques, est également rendue possible par un meilleur accès à l'éducation : « Dans la plupart des pays européens, la revendication pédagogique précède toutes les autres revendications féministes. De nombreuses discussions et actions pour une meilleure éducation des filles et des femmes indiquent que le savoir est indispensable à la vie¹⁴ ». À travers l'accès à la connaissance et à l'éducation supérieure, c'est tout un monde qui s'ouvre : de meilleures opportunités d'emploi, l'acquisition d'aptitudes professionnelles, un plus grand degré de liberté personnelle. Les premières « femmes savantes » à entrer à l'Université seront ainsi fréquemment qualifiées de *New Women*, en raison du degré d'indépendance que leur procure leur diplôme¹⁵. La capacité de s'instruire, voilà ce qui manquait tant à la sœur de Shakespeare, telle qu'imaginée par Virginia Woolf dans *Une chambre à soi* (1929) : « Elle avait, autant que son frère, le goût de l'aventure, était, comme lui, pleine d'imagination et brûlait du désir de voir le monde tel qu'il était. Mais on ne l'envoya pas étudier en classe. Elle n'eut pas l'occasion d'étudier la grammaire et la logique, moins encore celle de lire Horace ou Virgile¹⁶ ». Éducation et émancipation vont ainsi de pair pour l'écrivaine.

¹² Voir Anne-Marie Käppeli, « Scènes féministes », dans Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident. Le XIX^e siècle*, Paris, Plon, 1991, tome 4, p. 496-497.

¹³ Voir *ibid.*, p. 507-514.

¹⁴ *Ibid.*, p. 508.

¹⁵ Jean V. Matthews, *The Rise of the New Woman. The Women's Movement in America, 1875-1930*, Chicago, Ivan R. Dee, coll. « The American Ways », 2003, p. 4.

¹⁶ Virginia Woolf, *Une chambre à soi*, traduit de l'anglais par Clara Malraux, Paris, Denoël, « Bibliothèque 10/18 », 1992 [1929], p. 71.

De telles avancées sur le plan social participent d'un climat où les tensions sont palpables, puisqu'il est marqué entre autres par une crise des rôles sexués et par une perte des repères identitaires traditionnels. La « femme nouvelle », en refusant l'avenir domestique qui lui semble « naturellement » destiné, participe de cette atmosphère au sein de laquelle domine, particulièrement en France, l'idée d'une dégénérescence de la nation¹⁷. En raison des liens forts qui l'unissent aux bouleversements en cours, elle est souvent perçue, dans le discours critique, comme étant la métaphore d'une période en transition¹⁸, le symbole des modifications qui s'opèrent dans la manière de concevoir le *genre* et la sexualité dans les dernières décennies du XIX^e siècle¹⁹. Elle condense les craintes et les aspirations d'une époque, ce qui fait d'elle une figure révélatrice d'un certain état de société. Et de là provient tout l'intérêt de l'étudier.

Considérant les circonstances historiques esquissées précédemment, la *New Woman* apparaît comme un danger, une menace au *statu quo*²⁰. En regard de cette affirmation, il serait facile de voir en elle une créature malfaisante, une véritable gorgone ; et pourtant, il s'agit simplement d'une femme qui sort des sentiers battus, comme le souligne Mary Louise Roberts en traçant le portrait de cette figure. Bien que cette critique se penche plus spécifiquement sur le cas français, sa définition possède l'avantage de spécifier les caractéristiques fréquemment attribuées à la « femme nouvelle », tout en étant assez générale pour être aisément appliquée aux variantes américaines et européennes de cette figure :

*Beginning in the 1890s and early 1900s, a group of primarily urban, middle-class French women became the object of intensive public scrutiny. Some remained single ; some entered nontraditional marriages ; some were prominent feminist activists ; some took up the professions of medicine and law, journalism and teaching. Despite their differences, all of these women challenged the regulatory norms of gender by living unconventional lives and by doing work outside the home that was coded masculine in French culture*²¹.

Insistons sur les critères définitoires retenus par Roberts. Le phénomène de la *New Woman* se présente d'abord comme étant relativement limité, puisqu'il ne pénètre pas toutes les couches

¹⁷ Voir Mary Louise Roberts, *Disruptive Acts*, *op. cit.*, p. 4.

¹⁸ Voir Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 22.

¹⁹ Voir *ibid.*, p. 19.

²⁰ Voir Sally Ledger, *The New Woman. Fiction and Feminism at the Fin de Siècle*, Manchester et New York, Manchester University Press, 1997, p. 11.

²¹ Mary Louise Roberts, *Disruptive Acts*, *op. cit.*, p. 4.

de la société. Les femmes qui adoptent cette posture sont majoritairement issues des milieux urbains²² et bourgeois, ce qui suppose, d'une part, qu'elles ont facilement accès aux commodités de la vie moderne (celles-ci étant plus accessibles en ville qu'à la campagne) et, d'autre part, qu'elles bénéficient d'une certaine aisance sur le plan économique. La ville offre en effet aux femmes de nouveaux espaces où elles peuvent circuler sans soulever les soupçons, tels que les grands magasins²³, qui demeurent cependant des lieux semi-publics.

Le mode de vie qu'elles adoptent est rendu possible par les avantages que leur procure leur statut social. Cependant, il ne faudrait pas croire que leur existence est totalement libre de contraintes. À titre d'exemple, c'est à leur égard que les normes et les codes rattachés à la théorie des sphères séparées, dont il sera question dans la troisième partie du présent chapitre, sont les plus pressants, ce qui limite grandement leur capacité de mouvement dans l'espace public. En investissant des milieux qui ne lui sont pas réservés, comme celui du travail et de la politique, la *New Woman* attire nécessairement le regard critique de la foule. Elle possède donc une certaine notoriété, bonne ou mauvaise, ce qui signifie que sa présence dans la sphère publique, qui est un domaine masculin comme le rappelle Roberts, passe difficilement inaperçue. Il s'agit là de l'un des aspects essentiels de la réflexion sur la *fugitive* : puisqu'elle fait usage d'un moyen de transport moderne, elle doit nécessairement se rendre visible en dehors de l'univers du foyer, elle doit sortir de chez elle et investir des espaces qui lui sont étrangers. Enfin, on comprend à la lecture de la définition qu'il n'existe pas *une*, mais bien *des* « femmes nouvelles ». Elles ne font pas partie d'un groupe organisé, comme c'est souvent le cas pour les féministes²⁴, et manifestent leur non-conformisme chacune à leur manière. Dissemblables, elles le sont également en fonction de leur degré d'émancipation ; alors que certaines demeurent en partie attachées à la tradition et à la norme, d'autres entrent

²² Voir Sally Ledger, *op. cit.*, p. 150.

²³ Voir *ibid.*, p. 155.

²⁴ Il faut ainsi se garder de faire une équivalence directe entre *New Woman* et féministe. Contrairement aux féministes, dont les actions étaient dotées d'une portée collective en raison de leurs implications sur la scène sociale, la *New Woman* exprimait plutôt son désir d'émancipation sur un mode individuel. Or, bien que les « femmes nouvelles » ne formaient pas un groupe militant et ne formulaient pas des revendications de manière explicite, elles ont contribué à transformer les mentalités à l'endroit des femmes en posant des actions allant à l'encontre de l'image traditionnelle de la féminité. Voir Mary Louise Roberts, *Disruptive Acts, op. cit.*, p. 247.

complètement en rupture avec celles-ci. Il apparaît donc essentiel de ne pas négliger les nuances qui les distinguent.

Aux yeux de ses contemporains, la *New Woman* apparaît comme la dernière incarnation de la « femme émancipée ». Si elle marque ainsi les esprits comme type social, elle s'impose également dans l'imaginaire en tant qu'icône culturelle et produit de la fiction²⁵. Dans la presse, là où se sont affrontées les écrivaines Ouida et Sarah Grand en 1894, elle mène en quelque sorte une existence parallèle, en raison des multiples articles et des caricatures qui lui sont consacrés. C'est d'ailleurs sous les traits de la *velocewoman*, arborant la culotte et fumant parfois la cigarette, qu'elle est le plus souvent mise en scène sous la plume acérée de ses critiques. Selon Christine Bard, « [l]e rejet du vêtement traditionnel est la manière la plus fréquente de camper le personnage²⁶ » de la « femme nouvelle », et c'est précisément grâce au cyclisme que le costume féminin se réinvente à la Belle Époque. Cette nouvelle pratique de loisir a été l'un des incitatifs ayant poussé les femmes à délaisser le corset et à adopter le pantalon pour des raisons pratiques évidentes²⁷. En réduisant la distance entre l'apparence masculine et féminine, une telle réforme a rapidement suscité la controverse. Les craintes éveillées par le style de la *New Woman* en dissimulaient cependant d'autres, celles soulevées par la bicyclette elle-même. En concédant liberté et mobilité à ses propriétaires, ce véhicule se présente pour plusieurs comme un outil d'émancipation. Il s'associe alors naturellement dans les esprits à la « femme nouvelle »²⁸, qui est porteuse d'un message libérateur. À la manière d'un emblème²⁹, le vélo accompagne quasi systématiquement la *New Woman* dans ses apparitions textuelles et visuelles, que celles-ci soient connotées de manière positive ou négative, ce qui témoigne du pouvoir évocateur et de la dimension symbolique de ce mode de transport.

²⁵ Voir Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 2.

²⁶ Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, Paris, Seuil, coll. « Histoire », 2010, p. 236-237.

²⁷ Voir *ibid.*, p. 218.

²⁸ Voir Sarah Wintle, *op. cit.*, p. 66.

²⁹ Voir Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 37.

Outre la presse, ce sont aussi les magazines féminins qui popularisent une nouvelle forme de féminité auprès du grand public³⁰. Pour ce faire, ils adoptent une stratégie plutôt surprenante : en se dissociant de termes lourdement connotés, comme celui de *New Woman* ou de féministe³¹, ils façonnent l'image d'une figure que l'on pourrait qualifier de « modérée », mais qui n'en demeure pas moins une « femme nouvelle », bien qu'elle n'en porte pas le nom. En effet, il n'est pas nécessaire d'endosser cette étiquette pour être considérée comme telle. Dans les œuvres étudiées, il est rare que les personnages féminins soient explicitement qualifiés ainsi. Comme le rappelle Mary Louise Roberts, « *the new women did not form a coherent, self-conscious group [...]*³² ». En ce sens, l'association entre un personnage littéraire et la figure de la « femme nouvelle » est un travail qui se fait souvent *a posteriori*, lors de la lecture de l'œuvre. Les périodiques féminins, en prenant ainsi leur distance avec les représentations qui portent préjudice à la réputation de la *New Woman*, sont parvenus de manière détournée à adoucir son image. Le modèle féminin proposé par les magazines, abondamment commenté par Rachel Mesch dans *Having It All in the Belle Epoque*, réconcilie habilement un schéma familial traditionnel, en assumant par exemple le rôle de mère et d'épouse, avec une certaine indépendance d'esprit³³, ce qui permet à la femme de s'emparer de quelques droits et pouvoirs. En maintenant ce précieux équilibre entre tradition et modernité, des magazines comme *Femina* et *La Vie heureuse* ont grandement contribué à normaliser des comportements qui auraient choqué la génération précédente, tels que pratiquer un sport, avoir une carrière ou conduire une automobile³⁴. À nouveau, la question du transport ressurgit, signe des liens étroits qu'elle entretient avec le phénomène de la « femme moderne ». Cette relation privilégiée qui les unit se manifeste également dans la publicité, là où s'est également façonnée une image légitime et positive de la *New Woman*³⁵. Dans les affiches de la Belle Époque, qui constituent une fenêtre sur les changements en cours, les

³⁰ Voir Rachel Mesch, « Introduction. *Femina, La Vie heureuse and the Invention of the Femme Moderne* », dans *Having It All in the Belle Epoque. How French Women's Magazines Invented the Modern Woman*, Stanford, Stanford University Press, 2013, p. 4.

³¹ Voir *ibid.*, p. 28.

³² Mary Louise Roberts, *Disruptive Acts*, *op. cit.*, p. 247.

³³ Voir Rachel Mesch, *op. cit.*, p. 4.

³⁴ Voir *ibid.*, p. 9 et 17.

³⁵ Voir Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 111.

femmes exhibent leur « modernité » sans complexe, en profitant des nouveaux plaisirs que leur offre leur époque, comme celui de voyager, de s'adonner à une activité sportive ou récréative ou d'investir l'espace public en faisant usage d'une bicyclette ou d'une automobile³⁶. De ces représentations naît une image fantasmée de la *New Woman*, qui fait concurrence aux images façonnées par la presse, les magazines et la littérature³⁷. L'espace médiatique constitue en ce sens, pour les femmes de l'époque, un univers vibrant au sein duquel certaines fantaisies émancipatoires semblent dorénavant accessibles et désirables³⁸.

L'identité de la « femme nouvelle » apparaît, en regard de l'influence exercée sur elle par divers médias, comme étant en partie une invention de la culture populaire. La *New Woman* de papier et sa sœur de chair et d'os n'évoluent cependant pas en vase clos et leur relation ne fonctionne pas qu'à sens unique. S'il va sans dire que l'apparition d'un modèle féminin alternatif, dans la société de la fin du XIX^e siècle, influence la fiction, il faut aussi considérer que les diverses manifestations textuelles et iconographiques de la *New Woman* ont contribué au changement des mentalités et à la dispersion de nouvelles idées³⁹ dans l'imaginaire collectif. Un effet de réciprocité unit les sphères sociale et culturelle, ce qui nous rappelle l'importance de considérer les œuvres du corpus, d'une part, à l'horizon du discours social et, d'autre part, de voir comment les idées avancées dans la littérature pénètrent à leur tour les esprits. Un tel constat explique la place accordée, dans l'étude des œuvres, à divers types de productions culturelles ainsi qu'au phénomène de la culture de masse.

Créature bicéphale, la *New Woman* ? Sans aucun doute, sa vraie tête ne s'entendant pas toujours avec celle imaginée par la fiction. Et il en va de même avec la *fugitive*, dont l'image est abondamment nourrie par l'univers journalistique, publicitaire et littéraire. Pour le critique désireux de la capturer, de posséder d'elle un portrait qui ne soit pas trouble, comme sur ces photographies gâchées par un flou de bougé, il faut donc adopter un double regard : texte et

³⁶ Voir Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 103.

³⁷ En Angleterre, au tournant du XX^e siècle, c'est n'est pas uniquement l'image de la « femme nouvelle » qui est transmise par la littérature. Le courant anglais de la *New Woman fiction*, porté par des auteures qui se définissent elles-mêmes comme des *New Women*, lui donne également une voix : « *New Woman fiction [is] a gynocentric feminist discourse on women, gender relations, and the reshaping of literature and (popular) culture for specifically political purposes.* » Ann Heilmann, *op. cit.*, p. 4.

³⁸ Voir Rachel Mesch, *op. cit.*, p. 9.

³⁹ Voir Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 96-97.

image, « réalité » et fiction, culture lettrée et culture populaire, tradition et modernité, tous participent de l'avènement d'une nouvelle subjectivité féminine, que celle-ci s'incarne à travers la figure de la *New Woman* ou, quelques années plus tard, de la garçonne.

1.2 Se masculiniser : la garçonne

À cette époque que l'on disait « belle », et qui l'a été surtout pour ces « femmes nouvelles » qui profitaient de libertés fraîchement gagnées, succède le drame de la Première Guerre mondiale, qui a laissé de profondes cicatrices dans la société. Au cours de cette période s'est notamment accentuée la confusion entre les rôles sexués, conséquence directe de l'absence des hommes, partis combattre au front, et de la présence massive des femmes dans le milieu du travail, là où elles ont acquis une forme d'indépendance et ont porté des tenues adaptées aux métiers manuels. Autrefois confinées dans l'espace protégé du foyer, elles se retrouvent directement placées au cœur de l'action pendant quatre ans. De retour de la guerre, la « génération perdue », telle que l'appelait l'écrivaine américaine Gertrude Stein, doit faire face aux conséquences de ce renversement des rôles. En France, par exemple, la dénatalité et l'augmentation du nombre de divorces⁴⁰ ne font rien pour calmer les esprits. Afin de retrouver leurs repères, au sein de cette civilisation n'ayant plus de sexes⁴¹, les contemporains se sont tournés vers les catégories hommes/femmes, qu'ils ont cherché à redéfinir l'une par rapport à l'autre⁴². Ils espéraient ainsi restaurer un ordre antérieur des choses, quoique celui-ci ait déjà été ébranlé par la *New Woman* et les mouvements féministes, en réassignant chaque personne à sa place. L'identité masculine, fondée sur des principes de virilité, d'héroïsme, de force et de courage, a donc besoin du féminin qui est plutôt associé traditionnellement à la docilité, la passivité, la modestie et la fragilité, pour se reconstruire, celui-ci lui servant en quelque sorte de faire-valoir, comme le remarquait avec justesse Virginia Woolf dans *Une chambre à soi* : « Les femmes ont pendant des siècles servi aux hommes de miroirs, elles possédaient le pouvoir magique et délicieux de réfléchir une image de l'homme deux fois plus grande que

⁴⁰ Mary Louise Roberts, « Samson and Delilah Revisited », *op. cit.*, p. 68.

⁴¹ Voir Mary Louise Roberts, « This Civilization No Longer Has Sexes : *La Garçonne* and Cultural Crisis in France After World War I », *Gender and History*, vol. 4, n° 1, printemps 1992, p. 49.

⁴² Voir *ibid.*, p. 64.

nature⁴³ ». Mais ce monde auquel certains aspirent, où les frontières sont clairement définies⁴⁴ et où les catégories de la différence sexuelle sont dûment respectées, est difficile à rétablir, surtout quand la garçonne s'en mêle : « La garçonne résume à elle seule la perte des repères dans le monde de l'après-guerre et devient la métaphore de la "ruine de la civilisation"⁴⁵ ».

C'est autour d'un *best-seller*, qui a fait scandale dès sa parution aux éditions Flammarion en 1922⁴⁶, que s'est cristallisé le débat au sujet de cette figure. Dans son roman intitulé *La Garçonne*, Victor Margueritte met en scène le personnage de Monique Lerbier, une jeune femme qui, après une déception amoureuse, rejette ses rêves et le modèle de vie bourgeois pour mener une vie dissolue à Paris. Sous ses traits voit le jour un nouveau modèle de la femme affranchie⁴⁷, qui se distingue par ses cheveux courts et son port de vêtements masculins. À nouveau, il faut reconnaître l'influence exercée par la littérature populaire sur les mœurs, comme ce fut le cas avec la *New Woman*, puisque c'est par son intermédiaire que s'est diffusée, auprès d'un large public, l'image de la garçonne. Digne héritière des femmes rebelles du XIX^e siècle⁴⁸, cette dernière est cependant bien plus qu'un personnage littéraire. Dans le discours social, elle devient une manière de désigner les femmes associées à certains comportements et attitudes transgressifs, tels que l'inversion sexuelle, l'appropriation de la liberté de mœurs réservée aux hommes, le rejet de la double morale du siècle victorien, l'homosexualité, l'hypersexualité et le refus de la maternité⁴⁹, ainsi qu'à des effets de mode. Car à travers sa silhouette, la garçonne affiche son rejet de normes qu'elle juge révolues et désuètes, tant et si bien que la « femme nouvelle », en comparaison, semble bien sage quand elle porte la culotte à vélo.

Le corps de la jeune fille de la Belle Époque, façonné par l'idéal de la *Gibson Girl* américaine, suivait les formes du sablier : la taille cintrée mettait en valeur le buste, et les courbes des hanches se perdaient sous des robes vaporeuses de mousseline, de tulle et de

⁴³ Virginia Woolf, *Une chambre à soi*, *op. cit.*, p. 54.

⁴⁴ Voir Mary Louise Roberts, « This Civilization No Longer Has Sexes », *loc. cit.*, p. 64.

⁴⁵ Christine Bard, *Les Garçonnes. Modes et fantasmes des Années folles*, Paris, Flammarion, 1998, p. 57.

⁴⁶ Voir *ibid.*

⁴⁷ Voir *ibid.*, p. 8-9.

⁴⁸ Voir *ibid.*, p. 13.

⁴⁹ Voir Whitney Chadwick et Tirza True Latimer, « Becoming modern. Gender and Sexual Identity after World War I », dans Whitney Chadwick et Tirza True Latimer (dir.), *op. cit.*, p. 7.

satin⁵⁰. L'apparence filiforme de la garçonne est tout à l'opposé de cette silhouette galbée qui se veut beaucoup plus élégante que pratique. Durant les Années folles, les corps s'amincissent et flirtent dangereusement avec l'androgynie⁵¹. Si une telle morphologie n'est pas donnée à toutes, elle peut s'obtenir par la pratique sportive, qui gagne alors en popularité auprès des femmes. La création de nombreuses associations, fédérations et clubs sportifs féminins ainsi que l'émergence d'une industrie de la culture physique et de la beauté⁵² créent un climat favorable à la mise en mouvement. Jouer au tennis et au golf, pratiquer l'escalade ou la chasse n'est plus l'apanage de quelques « originales ». Dans la société comme dans la littérature, la figure de la sportive se popularise et se confond bien souvent avec celle de la garçonne, sport et émancipation étant fortement liés dans l'esprit des contemporains, ce qui explique d'ailleurs que certaines objections persistent à l'endroit du sport féminin, malgré les progrès effectués. L'entre-deux-guerres voit en effet naître la femme athlétique, dont le corps performant (musclé, bronzé et de plus en plus dénudé) se substitue au corps plastique (inactif et corseté)⁵³ de la femme d'autrefois. Pour les plus conservateurs, une telle transformation est surtout synonyme de virilisation, impression renforcée par l'adoption de nouvelles habitudes vestimentaires.

Chez les garçonnes, les cheveux courts font écho aux jupes raccourcies qui dévoilent dorénavant les genoux⁵⁴. Après tout, il faut bien mettre en valeur le galbe des jambes, soigneusement sculpté par l'exercice physique. Les grands couturiers de l'époque, comme Coco Chanel, Paul Poiret et Jean Patou, favorisent des coupes rectilignes et font entrer dans la garde-robe féminine toutes sortes de nouvelles pièces : cardigans, tuniques, ensembles en jersey, jupes plissées sont adoptés par les femmes qui mènent une vie active, comme la célèbre *tenniswoman* Suzanne Lenglen⁵⁵. Le style de la garçonne a également ceci de particulier qu'il emprunte ouvertement à la mode masculine. Or quand une femme fait le choix du pantalon, il est difficile, pour les contemporains, de détacher ce geste de la charge politique dont il est

⁵⁰ Voir Agnès Saint-Laurent, « Une vie oisive », *Fashion. La mode à travers l'histoire*, Londres, Dorling Kindersley, 2012, p. 234.

⁵¹ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 30.

⁵² Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 25 et 185.

⁵³ Voir *ibid.*, p. 132.

⁵⁴ Voir Agnès Saint-Laurent, « Plus court », *Fashion*, *op. cit.*, p. 252.

⁵⁵ Voir Agnès Saint-Laurent, « La nouvelle maille », *Fashion*, *op. cit.*, p. 250.

porteur⁵⁶, ce dont témoigne le procès subi par la championne automobile Violette Morris en 1930. Si les tribunaux devaient, à l'origine, débattre de la plainte déposée par cette « amazone⁵⁷ » contre la Fédération féminine sportive de France, le débat glisse rapidement sur son droit au port du pantalon, elle qui « pouss[e] à l'extrême une masculinisation inhérente à la fonction même du vêtement sportif⁵⁸ ». Ici, sport, costume et émancipation s'entremêlent dans l'esprit des bien-pensants, ce qui explique les vives réactions dont ils font preuve à la vue d'une cravate ou d'un tailleur. À leurs yeux, la disparition des rondeurs féminines, et par conséquent d'une forme d'altérité apparente⁵⁹, gomme la différence sexuelle et constitue « une entreprise d'usurpation conquérante et sauvage⁶⁰ », celle du pouvoir, qui se conjugue au masculin. Avec une telle allure androgyne, nul doute que les garçons portent bien leur nom. Mais au-delà de leur apparence physique, ce sont également les attitudes qu'elles adoptent qui dérangent : fumer la cigarette, consommer de l'alcool, fréquenter d'autres femmes, sortir dans les cabarets sans chaperon pour y danser toute la nuit et conduire des automobiles leur permettent de s'approprier certains privilèges masculins. Un tel mode de vie n'est sans contredit pas donné à toutes. Comme ce fut le cas pour la *New Woman*, ce sont les femmes issues des classes les plus aisées de la société qui peuvent mener une existence moderne et profiter des nouvelles opportunités et commodités qui s'offrent à elles. La consommation⁶¹ de divers biens matériels devient synonyme de pouvoir, puisqu'elle rend compte d'une capacité à effectuer ses propres choix, et de richesse, lorsque l'objet détient de la valeur.

Cette allure singulière que cultive la garçonne doit être pensée en fonction du contexte qui est le sien, celui d'une société où la culture de masse est dorénavant bien implantée. À chaque détour, à tout instant, les enseignes illuminées, les séduisantes vitrines des grands magasins et les couleurs criardes des affiches interpellent les passants et mobilisent leur

⁵⁶ Voir Mary Louise Roberts, « Samson and Delilah revisited », *op. cit.*, p. 70.

⁵⁷ Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, *op. cit.*, p. 282.

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ Voir Annelise Maugue, « L'Ève nouvelle et le vieil Adam. Identités sexuelles en crise », dans Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident. Le XIX^e siècle*, Paris, Plon, 1991, tome 4, p. 540.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ La question de la consommation est d'ailleurs essentielle à la réflexion sur les *fugitives*, dans la mesure où les outils de locomotion sont non seulement, en soi, des produits de l'ère industrielle, portés par une industrie qui cherche à en faire la promotion, mais ils sont également associés à un ensemble de pratiques de loisirs (sports, tourisme, spectacle) qui peuvent être consommés à leur tour.

regard. Le quotidien, soudainement, prend des allures de spectacle⁶². Afin de se démarquer au sein de cet environnement saturé de signes visuels, la mode représente un outil de taille. L'apparence physique, en plus d'être un puissant marqueur identitaire⁶³, permet également de « garantir les conditions de son apparition en public⁶⁴ », d'influencer la perception d'autrui par rapport à soi. Ce jeu est très bien maîtrisé par la garçonne, qui exhibe ouvertement sa liberté à travers sa silhouette androgyne. Grâce à son apparence, elle met en place des stratagèmes lui assurant un certain contrôle sur l'image qu'elle projette, stratagèmes que la critique Liz Conor appelle des « techniques d'apparition ». Ces dernières se définissent comme les manières et les moyens employés par un individu pour mettre en scène son statut⁶⁵. Au sein d'une société qui a été précédemment qualifiée de « spectaculaire », ces techniques sont essentielles à la création d'une singularité forte, en plus de se présenter comme une façon d'affirmer son indépendance : « *[The] modern women understood self-display to be part of the quest for mobility, self-determination and sexual identity*⁶⁶ ». C'est donc sur la base d'une performance – idée que la critique emprunte à la pensée de Judith Butler⁶⁷ – que la garçonne construit sa subjectivité et marque son appartenance à un groupe. En se *donnant à voir* en tant que « femme moderne », elle se construit une identité nouvelle. La modestie féminine d'autrefois, qui assurait l'effacement et l'invisibilité dans l'espace public, cède la place à la nécessité de s'afficher et de se rendre visible en dehors du cercle domestique⁶⁸.

S'il a été longuement question de l'apparence de la garçonne, c'est parce que c'est précisément sur ce point qu'elle se distingue de la *New Woman*, leur différence dépassant la simple question des périodes historiques : alors que la première est considérée comme une figure emblématique des Années folles⁶⁹, la seconde est associée plus distinctement à la Belle Époque. Si ces figures participent toutes deux d'une reconfiguration du féminin au début du

⁶² Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities*, *op. cit.*, p. 11.

⁶³ Voir Mary Louise Roberts, « Samson and Delilah Revisited », *op. cit.*, p. 78.

⁶⁴ Philippe Simay, « La ville des sens », dans Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, suivi de *Sociologie des sens*, traduction de Frédéric Joly, Paris, Payot et Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2013, p. 28.

⁶⁵ « [T]echniques of appearing *[are]* the manner and means of execution of one's visual effects and status [...] ». Liz Conor, *op. cit.*, p. 2.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 29.

⁶⁷ Voir *ibid.*, p. 3-4.

⁶⁸ Voir *ibid.*, p. 30-31.

⁶⁹ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 7.

XX^e siècle, la garçonne a ceci de particulier qu'elle nous permet de penser, de manière beaucoup plus directe que la *New Woman*, la relation entre identité et consommation. La garçonne effectue un travail conscient sur son apparence, elle travaille son image en récupérant, pour ce faire, certains des codes vestimentaires, corporels ou même matériels véhiculés par la littérature, le cinéma et la publicité. Elle mise sur le visuel⁷⁰ afin de se démarquer dans la sphère publique et médiatique et de façonner sa propre image, contrairement à la *New Woman* qui est plutôt définie par autrui, quoique les articles de *La Fronde* et les œuvres appartenant à la *New Women fiction* constituent des exceptions à cet égard. Dans les deux cas, tant du côté de la « femme nouvelle » que de la garçonne, la notion de représentation est propulsée au cœur de la réflexion. Qu'elle soit textuelle ou iconographique, chaque manifestation constitue la condition nécessaire à l'*apparition* de la « femme moderne » en société.

Bien que ce soit sous des cieux qui lui semblent défavorables, à l'ombre de la Grande Guerre, qu'apparaisse la garçonne, l'époque qui la voit naître, celle des Années folles, a également tout à lui offrir. Période du jazz et des dancings, de la haute couture, du cinéma hollywoodien, de la jeunesse et de l'automobile⁷¹, la deuxième décennie du XX^e siècle est une époque marquée, en France comme en Angleterre et aux États-Unis, par une forme de légèreté et d'insouciance : l'esprit est à la fête, et c'est au sein de cette ambiance que la garçonne évolue. Dans les pays anglo-saxons, c'est le terme *Flapper* qui est employé pour désigner les jeunes filles modernes qui arborent la coupe au carré de l'actrice Louise Brooks. Le choix de cette expression, qui évoque le son émis par les ailes d'un oiseau cherchant à s'envoler, rend compte du caractère mouvant de cette figure : pleine d'énergie, elle semble perpétuellement en mouvement⁷², notamment lorsqu'elle roule en voiture. L'automobile constitue d'ailleurs l'un des symboles les plus évocateurs du caractère vibrant et électrisant de la décennie. Ce n'est pas un hasard si, en anglais, l'expression utilisée pour désigner cette époque est *Roaring twenties*. À travers elle se fait entendre le vrombissement d'un moteur, comme celui de la rutilante Rolls-Royce jaune de Jay Gatsby. Telle la *New Woman*, étroitement liée dans les

⁷⁰ « [T]he visual [i]s a critical element in the production of feminine subjects through historically contingent signification systems. » Liz Conor, *op. cit.*, p. 6.

⁷¹ Voir Dominique Desanti, *op. cit.*, p. 9-26.

⁷² Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 13.

esprits à la figure de la cycliste, la garçonne a été fréquemment associée à l'imaginaire de l'automobiliste⁷³, figure qui semble en parfaite adéquation avec une période où tout vibre et bouge, à toute allure.

1.3 Sortir des sentiers battus

Que ce soit en tant que type social, icône culturelle, produit de la presse ou personnage de fiction, la « femme moderne » a fait l'objet de multiples débats entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle. Constamment soumise à l'examen public en France, mais également en Angleterre et aux États-Unis, elle se manifeste tantôt sous les traits de la *New Woman*, tantôt sous ceux de la garçonne, ces principaux avatars. Ces figures, bien qu'elles soient séparées par une guerre et par quelques traits distinctifs, demeurent largement homologues, dans la mesure où elles témoignent toutes deux de la métamorphose de l'imaginaire féminin qui s'opérait alors dans la société occidentale.

Parmi les phénomènes autour desquels se sont cristallisées les représentations de la *New Woman* et de la garçonne, il a été fréquemment question du rôle joué par la culture de masse, c'est-à-dire par la publicité, la littérature populaire, la presse illustrée, le cinéma et la mode, dans l'avènement de nouveaux modèles de la femme affranchie. À travers elle s'est transmise l'image d'une femme autonome, libre et ambitieuse, une image fantasmée conjuguant tous les acquis de son époque, effectués tant sur le plan social que politique, éducationnel, économique et technologique. La *fugitive* n'échappe pas non plus à cette médiatisation : son image se propage par l'intermédiaire de divers objets culturels. Cet aspect définitionnel de la « femme moderne » n'est donc pas remis en question dans la thèse, puisqu'il contribue à la réflexion qui est la mienne.

À la lumière des portraits dressés de la *New Woman* et de la garçonne, il convient de proposer une définition de la « femme moderne » qui me sert de point de référence : en postulant que la *fugitive*, en raison de la relation privilégiée qu'elle entretient avec les grands thèmes et phénomènes de la modernité, permet de renouveler en partie la signification donnée

⁷³ Quant à l'aviatrice, elle est la plupart du temps simplement qualifiée de « femme moderne », puisqu'il s'agit d'une figure qui s'impose dans les années 30.

à la « femme moderne » par la critique, il est nécessaire d'avoir un horizon à partir duquel je vais construire ma démonstration et mesurer mon hypothèse de départ. La définition retenue, fournie par Tirza True Latimer et Whitney Chadwick dans *The Modern Woman Revisited. Paris Between the Wars* (2003), a été choisie pour son caractère synthétique :

The figure of the « emancipated » modern woman became to interwar Parisian modernity what the figure of the dandy/flâneur had been to modernity in Baudelaire's era, personifying the social, political, intellectual, and technological changes that shaped daily life in bourgeois Western urban centers. The modern woman was, above all, an image, mediated and mediatized by emerging industries such as the illustrated press, pulp fiction, advertising, and cinema. La femme moderne, as pictured in the mass media in Paris between the wars, was literally « going places ». She was shown at the wheel of an automobile, at the helm of a speedboat, in the cockpit of an airplane. She was in control, self-assured, capable, aggressive, adventurous, independent. As a figure in transit and in transition, she traveled unescorted, distancing herself from her national and/or familial points of origin to migrate or immigrate to cultural capitals like Paris, where she pursued her independence via new vocations⁷⁴.

Bien qu'elle porte plus spécifiquement sur le cas français, la citation rend compte d'une forme d'ouverture envers les autres pays, ce qui permet d'élargir la portée de la définition. La « femme moderne », présentée comme une personnification des divers mouvements sociaux, politiques, intellectuels et technologiques du début du XX^e siècle, est en effet perçue comme un phénomène occidental, bourgeois et urbain. Ce milieu, en raison des structures et des systèmes qu'il met en place et en tant qu'espace privilégié de la modernisation, favorise l'apparition de figures comme celles de la *New Woman*, de la garçonne et, bien sûr, de la *fugitive*, que les critiques mentionnent indirectement lorsqu'elles emploient l'exemple de l'automobiliste (« *She was shown at the wheel of an automobile* ») et de l'aviatrice (« *in the cockpit of an airplane* »). Parmi les caractéristiques évoquées, certaines méritent d'être soulignées et explicitées. Outre la mention des différentes industries ayant procédé à la médiation et à la médiatisation de l'image de la « femme moderne », il faut noter les termes employés pour qualifier cette figure. Les qualités présentées tranchent complètement avec l'imaginaire de la jeune femme d'autrefois : indépendance, confiance en soi, compétence, sens de l'aventure et agressivité (entendu au sens d'une capacité à choquer ou à provoquer), voilà

⁷⁴ Whitney Chadwick et Tirza True Latimer, « Becoming modern », *op. cit.*, p. 3.

des traits de caractère traditionnellement masculins. Psychologiquement, physiquement et même matériellement, la « femme moderne » s'approprie les attributs du sexe opposé ; les moyens de transport ne dérogent pas à cette tendance, puisqu'ils sont également pensés et conçus pour les hommes au premier abord.

Là où la définition donnée par Chadwick et Latimer touche à une corde sensible, c'est lorsqu'elle aborde la question centrale de la mobilité. Pour les deux historiennes de l'art, il est nécessaire à la « femme moderne » de prendre ses distances avec ses origines (familiales ou nationales) afin d'assouvir sa soif d'indépendance. En ce sens, c'est en allant quelque part (« *going places* ») qu'elle peut espérer adopter un nouveau rôle, c'est en sortant des sentiers battus qu'elle parvient à se façonner une identité autre, différente de celle qui lui est destinée. Figure de transition, dans la mesure où elle représente le passage entre l'ancien et le nouveau, entre l'éternel féminin et un féminin reconfiguré, elle est également une figure du transitoire, puisque c'est par sa mise en mouvement qu'elle acquiert sa liberté. C'est ainsi en une formule simple, mais efficace, qu'est condensée la « femme moderne » : « *a figure in transit and in transition* ». Sur ce point, la *fugitive* m'apparaît pouvoir fournir d'autres éléments de réponse et me permettre d'approfondir cette affirmation. Car la mobilité est bien plus qu'une manière de se rendre du point A au point B, elle est plus qu'un vecteur entre deux états, ce qui sous-entend que la femme se transforme uniquement à l'arrivée, et donc *après* s'être déplacée. Pour la *fugitive*, c'est *pendant* qu'il se passe quelque chose, c'est le voyage qui est significatif. Il faut tourner le regard vers la route, porter son attention *sur* la route pour comprendre comment les rapports entre femmes et modernité se nouent. L'étude des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices m'incite ainsi à réévaluer et à reconsidérer l'un des gestes posés par de nombreuses femmes au tournant du XX^e siècle, soit celui de sortir⁷⁵ des quatre murs du foyer.

« Une femme ne doit pas sortir du cercle étroit tracé autour d'elle », disait Marie-Reine Guindorf, une féministe française qui consacra sa brève existence – elle se suicida à 25 ans – à rompre cet enfermement. Ce cercle auquel elle fait référence est à la fois représentatif, au figuré, des règles, des contraintes et des normes qui régissent la vie des femmes au XIX^e siècle, mais il renvoie aussi, littéralement, à l'espace intérieur dans lequel elles sont confinées.

⁷⁵ Voir Michelle Perrot, « Sortir », dans Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident. Le XIX^e siècle*, Paris, Plon, 1991, tome 4, p. 467.

L'univers domestique, clos sur lui-même, isole les femmes du monde extérieur. Lorsqu'elles le quittent, c'est souvent pour se rendre immédiatement dans un autre espace qui leur est réservé (lavoirs, lieux de promenade, grands magasins, salons de thé, etc.⁷⁶), car il n'est pas question d'éterniser leur présence dans les rues ou dans d'autres lieux interdits. Ce qui est en jeu ici, c'est la théorie des « sphères séparées » que Michelle Perrot, dans *Histoire des femmes en Occident*, définit de la manière suivante : « La théorie des “sphères” [...] est une manière de penser la division sexuelle du monde et de l'organiser rationnellement, dans l'harmonieuse complémentarité des rôles, des tâches et des espaces, réconciliant ainsi la vocation “naturelle” avec l'utilité sociale⁷⁷ ». L'espace, qui n'est ni vide ni neutre comme il serait possible de le croire, a un impact direct sur l'existence des hommes et des femmes, car en assignant chacun à sa place, il assure en partie la stabilité et la cohésion sociale⁷⁸. Il n'est donc pas étonnant, considérant le pouvoir que détient l'espace, qu'il se retrouve au cœur de la question de l'émancipation féminine.

L'idée des « sphères séparées », qui constitue l'un des obstacles auxquels se butent les *fugitives* lorsqu'elles cherchent à conquérir l'espace public, mérite qu'on s'y attarde un peu plus longuement. Telle qu'elle se présente au XIX^e siècle, cette théorie participe directement de la construction du mode de vie bourgeois, dans la mesure où elle permet à la bourgeoisie de se définir de manière cohérente en tant que classe sociale, par rapport à l'aristocratie et au prolétariat⁷⁹. Cet aspect est non négligeable dans la mesure où c'est également à cet univers qu'appartiennent la « femme moderne » et les *fugitives* (les moyens de transport étant surtout accessibles, à leurs débuts, aux individus plus fortunés). En investissant les espaces d'une portée symbolique, la classe bourgeoise pouvait contrôler le comportement et les activités des individus qui y entraient⁸⁰, leur dicter ce qu'ils pouvaient ou ne pouvaient pas faire, ouvrir à ceux-ci des espaces, imposer des interdits et des barrières à ceux-là. Cela assurait également

⁷⁶ Voir Aruna D'Souza et Tom McDonough, « Introduction », dans Aruna D'Souza et Tom McDonough (dir.), *The Invisible Flâneuse ? Gender, Public Space, and Visual Culture in Nineteenth-Century Paris*, Manchester, Manchester University Press, coll. « Cultural Perspectives in Art History », 2006, p. 8.

⁷⁷ Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 468.

⁷⁸ Voir Lynne Walker, « Home and Away : the feminist remapping of public and private space in Victorian London », dans Rosa Ainley (dir.), *New Frontiers of Space, Bodies, and Gender*, Londres et New York, Routledge, 1998, p. 65.

⁷⁹ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 253.

⁸⁰ Voir *ibid.*

une régularisation des rapports hommes/femmes, les uns comme les autres devant orchestrer leurs déplacements en fonction de leurs intentions envers le sexe opposé : s'ils peuvent facilement s'éviter, il est plus difficile de se rencontrer⁸¹. Ces sphères doivent donc être entendues comme des structures, à la fois sociales et idéologiques, qui permettent de construire une identité de classe, mais également une identité de sexe⁸², hommes et femmes étant séparés par les frontières délimitant le privé et le public. La sphère privée est traditionnellement associée au féminin. C'est l'univers domestique, celui de la famille et des serviteurs, univers circonscrit qui accorde peu de capacités de mouvement, alors que la sphère publique est codée comme étant masculine. C'est le domaine du travail, de la politique, de l'argent, de l'éducation et de la liberté⁸³, mais également le lieu où le citoyen se fait connaître et reconnaître. Le terme « public » possède donc « deux sens qui se recouvrent partiellement. [...] [II] désigne l'ensemble, juridique ou coutumier, des droits et des devoirs qui dessinent une citoyenneté ; mais aussi les liens qui tissent et qui font l'opinion publique⁸⁴ ». Pour être une figure publique, il ne faut donc pas uniquement être *vu* dans des espaces entendus comme tels, il faut également que cette apparition fasse l'objet de discours et de représentations, ce à quoi tout processus de médiatisation contribue largement.

S'il est convenu pour les hommes d'aller du privé vers le public et vice-versa, il en va autrement pour les femmes⁸⁵. En se rendant visibles là où leur présence n'était pas socialement autorisée, celles-ci s'exposaient à la critique : perte de leur respectabilité, disgrâce, remise en question de leur vertu, atteinte à leur réputation, voilà quelques-uns des dangers moraux qui les guettaient⁸⁶, l'association entre « femme publique » et « prostituée » étant toujours fortement ancrée dans les esprits⁸⁷. C'est à ses risques et périls que la femme honnête pénètre un espace inconnu. À chaque détour, elle risque de s'y perdre et de *se* perdre.

Comme il a été établi précédemment, les figures de la *New Woman* et de la garçonne ont brouillé la stricte division spatiale des sphères, cette action étant nécessaire pour obtenir des

⁸¹ Voir Michelle Perrot, *Femmes publiques*, Paris, Textuel, 1997, p. 8.

⁸² Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 254.

⁸³ Voir *ibid.*, p. 259.

⁸⁴ Michelle Perrot, *Femmes publiques*, *op. cit.*, p. 7.

⁸⁵ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 259.

⁸⁶ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 259.

⁸⁷ Voir Sally Ledger, *op. cit.*, p. 154.

droits supplémentaires. La relation étroite entre les attentes sociales et sexuées et la sphère privée signifie en effet qu'il faut « sortir » pour déroger au convenu et à l'attendu⁸⁸. Car quitter un espace, c'est par le fait même désertier le rôle qui lui est lié : « [L]e desserrement de l'espace et de ses contraintes introduit un jeu propice à l'affirmation de soi⁸⁹ ». Cette « sortie », qui permet à la femme de se forger une nouvelle identité, est grandement facilitée par les nombreuses innovations technologiques de l'époque moderne. Elle peut ainsi s'effectuer de différentes manières : mentalement, lorsque des nouveaux moyens de communication comme la presse illustrée, le téléphone et la photographie rendent possible les intrusions du monde extérieur à l'intérieur de l'espace féminin⁹⁰, et physiquement, lorsque les femmes elles-mêmes franchissent le seuil séparant le « dedans » du « dehors ». Et quoi de mieux pour y parvenir que de monter sur sa bicyclette, de conduire son automobile ou de s'installer aux commandes d'un avion ? Comme les moyens de transport collectifs avant eux, les véhicules individualisés sont dotés d'une portée démocratique⁹¹, puisqu'ils ouvrent le monde à toute une partie de la population et permettent de contourner le processus de marginalisation, voire de ségrégation sexuelle⁹², qui est à l'œuvre dans l'espace public. Dans l'univers de la bourgeoisie, avide de créer des liens étroits entre classe sociale, genre et espace, les frontières auxquelles se butent les passants sont à la fois matérielles et immatérielles, visibles et invisibles, car elles s'imposent tant sous la forme de murs que de normes. Même le domaine aérien, là où les aviatrices accomplissent des prouesses et deviennent des « fiancées du danger⁹³ », n'est pas exempt de ce type de contraintes sociales. Il faut rappeler que le

⁸⁸ Cette hypothèse, selon laquelle l'émancipation féminine est le résultat d'un mouvement du « dedans » vers le « dehors », est celle proposée par la majorité des critiques qui se sont intéressés à la figure de la « femme moderne ». Il serait toutefois possible de montrer que ce phénomène ne fonctionne pas uniquement à sens unique, car la sphère privée peut également accueillir ce qui relève du public. C'est notamment le cas lorsque des groupes féministes tiennent leurs rencontres dans la demeure de l'une de leurs membres. Cela permet aux questions politiques et au travail de se mêler à l'univers domestique : « *This juxtaposition of home and work made the home a political space in which social initiatives germinated and developed. As we shall see, feminists, such as Emmeline Pankhurst and Barbara Bodichon, adapted their family homes for meetings and other events associated with women's rights* ». Lynne Walker, *op. cit.*, p. 66.

⁸⁹ Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 481.

⁹⁰ Voir Michelle Perrot, *Femmes publiques*, *op. cit.*, p. 10.

⁹¹ Voir Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », dans Ana Parejo Vadillo (dir.), *Women Poets and Urban Aestheticism. Passengers of Modernity*, Houndmills, Palgrave Macmillan, coll. « Palgrave Studies in Nineteenth-Century Writing and Culture », 2005, p. 36.

⁹² Voir Michelle Perrot, *Femmes publiques*, *op. cit.*, p. 39.

⁹³ « Fiancée du danger » était le surnom donné à l'aviatrice française Marie Marvingt (1875-1963).

domaine de l'aviation, à ses débuts, était réservé à l'élite⁹⁴, puisqu'il s'agissait d'une discipline coûteuse. Ici-bas comme là-haut, l'espace présente donc des résistances. Rares sont ceux qui peuvent le parcourir à leur guise, car il n'apparaît complètement ouvert qu'aux plus favorisés de la société ; aux autres, il demeure en partie caché et inaccessible. Pour cette raison, il fait l'objet d'une quête constante par ceux et surtout celles qui souhaitent y prendre leur place. Étudier les *fugitives* permet ainsi de réévaluer la place qu'occupait la « femme moderne » dans les représentations de l'espace public bourgeois, puisque c'est là qu'elle a élu domicile.

Dans l'imaginaire du début du XX^e siècle, les mouvements de femmes (au sens politique) sont intrinsèquement liés à leur mobilité au sein de l'espace public. Il semble ainsi naturel que, à la vue de pionnières pédalant au bois de Boulogne, faisant rugir le moteur de leur automobile à la sortie des dancings ou s'envolant au-dessus de l'Atlantique pour battre des records aériens, les contemporains aient associé ces *fugitives* à la *New Woman* ou à la garçonne, ces deux principales manifestations de la « femme moderne ». Dans l'espace public, là où leur présence ne va pas de soi, *fugitives* et « femmes modernes » ont ceci en commun qu'elles détonnent tant par leur apparence que par leur attitude et leur comportement : corps, image, rôle, identité, tout les distingue des jeunes filles aux fleurs, de la tradition qui les rattache à l'univers domestique. Or, dans le discours critique actuel, les rapports entre la « femme moderne » et l'espace public ont surtout été étudiés à partir des thèmes du sport, du voyage ou de la flânerie, rarement en fonction de la relation aux moyens de transport individualisés. Dans le prochain chapitre, il sera question des figures féminines généralement rattachées à la conquête de l'espace public, soit les sportives, les aventurières et les flâneuses, afin de voir comment elles peuvent éclairer la réflexion sur les *fugitives*.

⁹⁴ Voir Luc Robène, « Le mouvement aéronautique et sportif féminin à la Belle Époque : l'exemple de la *Stella* (1909-1914) », dans Pierre-Alban Lebecq (dir.), *Sports, éducation physique et mouvements affinitaires au XX^e siècle. Les pratiques affinitaires*, Paris, L'Harmattan, coll. « Espaces et Temps du Sport », 2004, tome 1, p. 220.

Chapitre 2

Les femmes à la conquête de l'espace

À l'intérieur du cercle, dans cet espace fermé sur lui-même que constitue la sphère domestique, la femme est protégée des intrusions du dehors, elle est à l'abri des dangers du monde extérieur. Sous ses allures de refuge se cache cependant une dure réalité ; ce lieu contribue surtout à l'isolement et à l'exclusion, car derrière les portes closes et les rideaux tirés, la femme est invisible, cachée, à l'abri des regards.

Pour prendre leur place dans la société, plusieurs femmes ont effectué des sorties dans l'espace public, en mettant leur corps en mouvement. Cette entrée dans l'univers masculin peut prendre des formes diverses. Brève intrusion ou excursion prolongée, déplacement sur une courte distance ou voyage à l'autre bout du monde, balade dûment planifiée ou promenade sans but précis, sortie récréative ou excursion sportive, voilà tout autant de façons d'*apparaître* et d'être « moderne », c'est-à-dire de faire directement l'expérience des commodités, des inventions et des avantages de son temps. À chaque manière de se manifester correspond un type spécifique de figure féminine, qui est parfois contemporaine de la *fugitive*, mais qui peut aussi être considérée dans certains cas comme une de ses « ancêtres », puisqu'elle appartient à une époque qui est antérieure à celle des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices.

Leur histoire, malgré la distance temporelle les séparant, s'écrit en fonction d'un souhait commun : conquérir l'espace, voilà le désir qui anime les figures évoluant dans l'entourage de la *fugitive*. Une sous-partie du présent chapitre est consacrée à chacune d'elles. Dans la première, il est question des sportives, qui doivent sortir afin de pratiquer une activité physique, que ce soit de façon ludique ou bien de manière professionnelle. Dans la deuxième, les frontières sont considérablement repoussées alors que les aventurières, boulingueuses, voyageuses et autres femmes avides d'horizons lointains font l'objet de la réflexion. Enfin, dans la dernière partie, il s'agit de retracer les déambulations des passantes et des flâneuses ayant arpenté les rues des grandes villes au milieu du XIX^e siècle, afin de voir ce qu'elles peuvent nous apprendre sur leur descendance, les *fugitives* ayant hérité de leur goût pour l'errance.

2.1 S'entraîner : la sportive

« [Une] olympiade femelle [est une activité] impraticable, inintéressante, inesthétique et incorrecte⁹⁵ », affirmait Pierre de Coubertin, père des Jeux olympiques modernes, au début du XX^e siècle. Pour cet éducateur français, pas de doute que le sport est avant tout un domaine qui permet aux hommes de s'illustrer, les femmes n'y ayant leur place que pour couronner les vainqueurs⁹⁶. Pour celles qui rêvent de se faire un nom dans cette chasse gardée masculine, il faut être prêt à affronter les préjugés et les obstacles, mais aussi à vivre dans l'anonymat, les sportives étant fréquemment comparées aux hommes⁹⁷, considérés comme la référence en matière d'excellence, lorsqu'elles ne sont pas tout simplement évacuées du discours médiatique au profit de leurs homologues masculins. Force, courage, endurance, virilité, voilà les qualités de l'athlète qui sont célébrées par le public et qui font, au lendemain de sa performance, la une dans la presse sportive. À travers le sport, surtout lorsque celui-ci se déroule à un niveau compétitif et nécessite des contacts violents entre les joueurs (boxe, football, etc.)⁹⁸, c'est l'homme lui-même qui est glorifié, voire héroïsé, puisque sa nature elle-même le prédestine à le pratiquer : « *Opponents held that competitive and contact sports were masculine in essence and masculinizing in effect*⁹⁹ ». Les femmes qui ont investi le champ sportif ont dû négocier avec cette idée, ce qui a eu un impact direct sur leur manière d'être et d'agir, mais également sur la façon dont elles ont été représentées dans l'imaginaire.

Outre la marche, la danse et la gymnastique, des activités physiques considérées comme appropriées au « sexe faible » puisqu'elles permettent de développer la grâce, la coordination et la souplesse¹⁰⁰, peu de sports sont recommandés aux jeunes filles au début du XX^e siècle.

⁹⁵ Pierre de Coubertin cité dans Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 11.

⁹⁶ Voir Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle », *Le Mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, p. 31. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5730002b.image.f11.tableDesMatières>, consulté le 12 octobre 2014.

⁹⁷ Voir Anne Saouter, « Corps sportifs et corps sexués : stéréotypes et nouvelles représentations », dans Yann Hamel, Geneviève Lafrance et Benoît Melançon (dir.), *Des mots et des muscles ! Représentations des pratiques sportives*, Montréal, Nota bene, 2005, p. 40.

⁹⁸ Voir Cynthia Greig et Catherine Smith, *Women in Pants. Manly Maidens, Cowgirls, and Other Renegades*, New York, Harry N. Abrams, 2003, p. 150.

⁹⁹ Mary Lynn Stewart, *For Health and Beauty. Physical Culture for Frenchwomen, 1880s-1930s*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 2001, p. 148.

¹⁰⁰ Voir *ibid.*, p. 152.

Dans le discours médical et scientifique se distinguent deux tendances : alors que l'une tend à présenter l'exercice féminin comme un danger, la constitution des femmes étant trop fragile pour le supporter, l'autre en souligne les bienfaits pour l'hygiène et la santé. Dans tous les cas, les mises en garde et les recommandations s'articulent autour d'idées désuètes qui condamnent la femme à l'oisiveté. La première reconduit l'image séculaire d'un féminin faible ou malade et la seconde légitime le sport à la condition qu'il permette de mieux préparer la femme à la maternité et de donner naissance à des enfants bien portants¹⁰¹. Les références au corps, dans les textes, entraînent nécessairement des renvois au fait biologique, à la supposée nature du masculin et du féminin, ce qui « perpétue [...] une inégalité entre les sexes¹⁰² » et les préjugés. À travers ces conseils d'ordre médical se dessinent quelques propositions d'ordre esthétique : s'il est concevable pour les jeunes filles de s'entraîner de façon modérée, il est déconseillé de développer une forte musculature¹⁰³, comme le souligne la duchesse d'Uzès, qui a été pilote automobile à ses heures, dans la préface qu'elle consacre à *Pour bien faire du sport*, publié chez Pierre Lafitte en 1912 :

Il va sans dire que le présent livre n'est pas écrit pour donner aux femmes qui le liront, le désir de devenir des hercules de foire, ou des athlètes invincibles, non, mais si elles y prennent le goût de donner à leurs muscles une résistance naturelle aux intempéries de l'atmosphère aussi bien qu'aux accros de la vie féminine, leur maternité n'en sera que plus facile, et les enfants plus vigoureux¹⁰⁴.

La question esthétique n'est jamais bien loin lorsqu'il s'agit du féminin... Face aux « esprits chagrins¹⁰⁵ » qui voient en l'exercice une pratique susceptible d'enlaidir les femmes, de leur faire perdre leurs courbes distinctives accentuées par le corset, la duchesse se veut rassurante : « Vous serez fortes, Mesdames, vous serez encore plus jolies, votre corps sera plus

¹⁰¹ Voir Catherine Louveau, « Inégalité sur la ligne de départ : femmes, origines sociales et conquête du sport », *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, n° 23, 2006, p. 123. En ligne : <http://clio.revues.org/1877>, consulté le 2 avril 2015.

¹⁰² Anne Saouter, *op. cit.*, p. 33.

¹⁰³ La modération est toujours préférable à l'excès dans les discours articulés autour de la pratique sportive au féminin : « Nous ne conseillons nullement à nos lectrices de chercher à battre des records de vitesse ou de fond./ Pas d'allure excessive et pas de courses trop longues, trop fatigantes. » Émile André, *L'éducation physique et sportive des jeunes filles*, Paris, Ernest Flammarion, 1907, p. 181.

¹⁰⁴ Mme la duchesse d'Uzès, « Préface », dans *Pour bien faire du sport*, orné de 24 pages d'illustrations photographiques hors texte, Paris, Pierre Lafitte et Cie, coll. « Femina-Bibliothèque », 1912, p. VIII.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. VII.

harmonieux [...]»¹⁰⁶ ». La stratégie adoptée par l’auteure est simple ; en affirmant que la puissance et la vigueur physiques ne sont pas incompatibles avec la beauté, voire qu’elles permettraient de l’accentuer, elle maintient un fragile équilibre entre tradition et nouveauté, entre l’image de la jeune fille d’autrefois et celle de la femme moderne. Or, au-delà de telles considérations superficielles, c’est la crainte de la virilisation et, par extension, de l’émancipation, qui se dessine. La culture physique donne-t-elle naissance à des femmes-hommes ? Dans l’imaginaire, il n’est pas rare que l’athlète soit associée au modèle de l’androgyne ou, comme l’avance l’écrivain Octave Uzanne dans *Parisiennes de son temps* (1910), à celui de la gynandre : « Chaque jour augmente en nombre le bataillon des Parisiennes gynandres, de ces créatures qui se virilisent par entraînement et qui volontiers s’écriraient à la façon de Ninon : « “Voyez, je me suis fait homme !”¹⁰⁷ ». Non seulement le corps apparaît-il comme étant déséxué en raison du développement de la musculature, attribut masculin, mais la pratique sportive se présente également comme un « prétexte plausible à travestissements¹⁰⁸ », les femmes devant porter des costumes spéciaux, telle la culotte pour monter à bicyclette, afin de se mouvoir plus librement. La sportive, dès son apparition, est ainsi placée au cœur de diverses controverses, un destin que connaissent aussi nombre de figures de mon corpus.

Avant de s’avancer davantage dans la réflexion, il convient de poser brièvement une définition de la sportive :

[N]ous entendrons donc sous le vocable « sportive », une femme s’adonnant à une activité physique plus ou moins ludique, en loisir ou en compétition, quel qu’en soit le lieu (stade, piscine, plage, montagne, gymnase...) et le volume de pratique (entraînement régulier, une journée de plein air, une partie de tennis de temps à autre...) en vue de lutter, de s’amuser ou de soigner son corps (beauté et santé)¹⁰⁹.

Empruntée à Thomas Bauer, cette affirmation pose une équivalence entre « sport » et « activité physique », ce qui place le corps (et toutes les questions qui y sont directement reliées, telles que la sexualité, le costume, les sensations physiologiques, l’effort) au cœur de

¹⁰⁶ « Avant-propos », *Pour bien faire du sport*, *op. cit.*, p. XIII-XIV.

¹⁰⁷ Octave Uzanne, « Les femmes de sports et les gynandres », *Parisiennes de ce temps*, Paris, Mercure de France, 1910, p. 319.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 334.

¹⁰⁹ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 18.

la réflexion. Cette position prépondérante qu'il occupe va de soi, car c'est à travers lui que s'expriment de nombreux enjeux, à lui que se greffent les craintes et les aspirations des contemporains : « Le corps se donne ainsi comme une matière souple, malléable et transformable, se pliant docilement aux volontés et aux désirs sociaux¹¹⁰ ». La pratique de l'exercice peut-être faite de manière professionnelle, la femme s'exerçant alors à un niveau compétitif supposant une visibilité et une médiatisation accrue de sa personne, ou simplement de façon dilettante, le sport étant alors un loisir et une source de plaisir. Enfin, le lieu où se manifeste la sportive, la régularité avec laquelle elle s'entraîne et les raisons qui la poussent à bouger peuvent grandement varier selon Bauer, ce qui élargit considérablement la portée de sa définition. Un grand nombre de figures peuvent ainsi être placées sous la tutelle de la « sportive », dont la *fugitive*, en raison de la variété et de la malléabilité de ses traits caractéristiques. C'est ce que fait Bauer qui, en considérant uniquement les moyens de transport comme des « sports "mécaniques"¹¹¹ », cantonne les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices à l'intérieur d'un cadre construit pour la sportive. La spécificité de ces figures est donc évacuée au profit des similitudes la rapprochant de la femme athlétique.

L'association entre la sportive et la *fugitive*, fort présente dans les études critiques actuelles, n'est pas que le produit d'une réflexion *a posteriori*. Elle était déjà ancrée dans la pensée au début du XX^e siècle, ce dont témoignent de nombreux ouvrages pratiques, théoriques et scientifiques de l'époque, dans lesquels le cyclisme, l'automobilisme et l'aviation sont considérés comme des pratiques sportives. Dans le cas du premier, rien ne semble plus naturel, la bicyclette étant une machine nécessitant la force humaine et l'énergie produite par le corps afin de se mettre en mouvement. Dans *L'éducation physique et sportive des jeunes filles* (1907) et dans *Pour bien faire du sport* (1912), ouvrages qui s'adressent spécifiquement à un public féminin et qui sont tous les deux placés sous la protection de la duchesse d'Uzès¹¹², le cyclisme est considéré comme un « sport hygiénique » en raison de ses

¹¹⁰ Hélène Salomon, « Le corset : entre la beauté et la santé (1880-1920) », dans Pierre Arnaud et Thierry Terret (dir.), *Histoire du sport féminin. Sport masculin-sport féminin : éducation et société*, Paris, L'Harmattan, coll. « Espaces et Temps du Sport », 1996, tome 2, p. 24.

¹¹¹ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 31.

¹¹² L'ouvrage d'Émile André s'ouvre sur une lettre de la duchesse, qui signe aussi la préface de *Pour bien faire du sport*, publié dans la collection « Femina Bibliothèque ». Quant à la question du lectorat, celui-ci est clairement identifié dans les deux ouvrages : « Faisons remarquer, cependant, à nos lectrices, qu'il est bon, avant

propriétés curatives, celui-ci ayant des effets positifs sur les tempéraments nerveux et permettant de contrer l'obésité¹¹³. Les citoyens frappés de neurasthénie sont ainsi remis aux bons soins du vélo, qui leur propose comme remède une « cure d'oxygène¹¹⁴ » sur les routes de campagne, espaces libres de la poussière qui assombrit le ciel de la ville. En mobilisant des arguments présentés comme médicaux, les deux ouvrages justifient l'appui qu'ils portent à la pratique vélocipédiste féminine, s'opposent à un contre-discours qui considère la bicyclette comme « une machine à stérilité¹¹⁵ » et confèrent, enfin, une certaine valeur sociale au vélo, celui-ci étant vu comme bénéfique pour la santé des individus, et particulièrement pour celles du sexe féminin. Certains vont même jusqu'à dire que la bicyclette s'adresse naturellement aux femmes plus qu'aux hommes, puisqu'elle requiert des dons que seules elles possèdent : « La femme monte mieux et plus facilement sur la bicyclette, comme elle danse mieux, plus facilement et plus gracieusement. Il me semble qu'il y a là une de ces vérités fondamentales qui n'ont pas besoin d'être démontrées¹¹⁶ ». À nouveau, c'est en récupérant des idées conservatrices, stéréotypées et genrées que l'auteur, le docteur Just Lucas-Championnière, valorise la cycliste, ce qui a pour conséquence de l'enfermer dans un discours appartenant au passé, mais aussi de favoriser son acceptation par la société. En correspondant à l'image de la jeune fille idéale, de par sa silhouette et son allure, elle apparaît moins menaçante, phénomène dont témoigne l'illustration placée sur la première page du texte de Lucas-Championnière (**fig. 1**) : une jeune fille souriante, vêtue à la dernière mode (corsage doté de manches gigot, ample jupe à godets arrivant en bas du genou, taille cintrée, haut col orné d'un foulard tombant à la manière d'une cravate) tient de la main le guidon de sa bicyclette. Dans ce contexte, où souffle un parfum d'élégance et de raffinement, le vélo se présente comme l'accessoire du moment, comme un signe rattachant la femme à l'univers mondain.

de se livrer à un sport, de demander l'opinion d'un médecin pour savoir si, sans danger, vous pouvez vous y consacrer. » « Avant-propos », *Pour bien faire du sport, op. cit.*, p. XV. « Écrire un livre d'éducation physique et sportive pour les jeunes filles, c'est une tâche dont je sens toute la responsabilité. » Émile André, *op. cit.*, p. 19.

¹¹³ Voir « La bicyclette », *Pour bien faire du sport, op. cit.*, p. 64-65.

¹¹⁴ Émile André, *op. cit.*, p. 174.

¹¹⁵ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 10.

¹¹⁶ Dr. Just Lucas-Championnière, « Le mouvement à bicyclette. Cyclisme pour l'homme et pour la femme », dans Maurice Leudet (dir.), *L'Almanach des Sports*, Paris, Paul Ollendorf, 1899, p. 60. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5550653s/f84.image.langFR>, consulté le 11 novembre 2016.

De plus, en mobilisant des arguments médico-savants, les auteurs d'ouvrages sportifs souhaitent légitimer leur discours et désamorcer les craintes que pourraient susciter des affirmations plus sujettes à controverse : « [La] bicyclette ne peut que contribuer à l'émancipation sage et progressive de la femme¹¹⁷ ». Brouiller les frontières entre ce qui apparaît comme une évidence, soit les faits scientifiques, et ce qui constitue une hypothèse pour le futur, c'est-à-dire l'affranchissement des femmes, permet de se prémunir contre les attaques et les critiques potentielles. L'équilibre qui est ainsi maintenu entre conservatisme et non-conformisme n'est pas sans rappeler la position précaire que doit adopter tout cycliste : afin de conserver sa stabilité et pour continuer d'avancer, il doit se garder de trop pencher d'un côté comme de l'autre. L'entre-deux, voilà la posture privilégiée par les ouvrages sportifs du début du XX^e siècle. Ainsi, bien qu'ils recommandent l'exercice physique aux jeunes filles, ils font preuve de retenue à l'endroit de la portée émancipatrice du sport. Dans la littérature cependant, cette image timide de la sportive fait place à une « nouvelle féminité qui se révèle complexe et composite¹¹⁸ », la fiction offrant aux écrivains la possibilité de pousser plus loin leur audace, de créer des personnages féminins qui ne se contentent pas de rester sur le droit chemin.

Tant par les questionnements que par les débats qu'elle soulève, la cycliste se rapproche de la sportive, ce qui explique la confusion qui règne entre les deux. Qu'en est-il cependant de l'automobiliste et de l'aviatrice, qui n'apparaissent pas *a priori* comme des sportives ? En effet, leur corps – qui est, il faut le rappeler, central à l'imaginaire sportif – n'est pas soumis à un effort substantiel, leur véhicule étant propulsé par la force d'un moteur. Cette particularité ne semble pas avoir contrarié les auteurs d'ouvrages savants, ceux-ci incluant fréquemment l'automobilisme et l'aviation (appelée aérostation jusqu'à la Première Guerre mondiale) dans leurs écrits. Dans *Pour bien faire du sport*, ils sont classés dans une catégorie trouble, celle des « grands sports¹¹⁹ », qui comprend entre autres l'équitation, la chasse, l'alpinisme et le

¹¹⁷ « La bicyclette », *Pour bien faire du sport*, *op. cit.*, p. 63. L'emploi des épithètes « sage » – entendu ici au sens de « docile » et « calme » – et « progressive » contribue également à atténuer les craintes.

¹¹⁸ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 15.

¹¹⁹ L'expression « grands sports » n'est jamais définie dans l'ouvrage et il est difficile de dire ce qui unit des sports aussi différents les uns des autres. Il est cependant possible de qualifier l'automobilisme et l'aviation en fonction de ce qu'ils ne sont pas, c'est-à-dire des « sports hygiéniques » (marche, gymnastique, escrime, natation,

camping. La plupart du temps, ils se mêlent cependant aux autres sports sans être catégorisés, comme c'est le cas dans *L'Almanach des sports* (1899) de Maurice Leudet, *La Morale des Sports* (1907) de l'écrivain Paul Adam¹²⁰ et l'ouvrage d'Émile André déjà présenté. Leur présence dans ces textes semble aller de soi : elle ne fait l'objet d'aucune justification, précision ou clarification de la part des auteurs, signe qu'il existe un consensus à leur égard. Là encore, cette absence de spécification tend à gommer les différences, les sujets abordés étant les mêmes pour tous les sports. Distribuer des conseils pratiques, vanter les bienfaits de l'exercice, tant sur le plan physique que mental, mettre en garde contre les excès et l'épuisement, proposer des costumes appropriés à chaque pratique, vanter les exploits des pionnières, constituent quelques voies empruntées dans les textes. L'association entre automobilisme, aviation et sport est ainsi en partie causée par l'approche privilégiée dans le discours de l'époque, mais elle s'explique également par le fait que l'automobile et l'avion, à la manière de tout autre sport, sont associés à un phénomène particulier, soit la présence du corps dans la sphère publique.

Toute activité physique est associée à un espace particulier, qui peut avoir été spécifiquement pensé et conçu pour elle (terrain de golf, piste de course, stade de baseball, gymnase, terrain de football, pistes de ski, etc.) ou dont la fonction première a été détournée afin de l'accommoder, à la manière des routes dont la physionomie a été considérablement transformée lorsque les bicyclettes et les automobiles ont remplacé les chevaux¹²¹. Ces lieux peuvent être situés à une distance raisonnable de l'espace où évoluent les femmes, mais ils peuvent aussi les amener à s'éloigner de leur milieu familial. Skier sur les pentes d'une montagne enneigée, faire une randonnée en forêt, patiner sur un lac gelé constitue des activités qui sortent de l'ordinaire et qui amènent les femmes à explorer des territoires nouveaux.

Malgré leurs différences, ces espaces ont ceci en commun qu'ils sont codés comme étant masculins, ce qui explique les résistances auxquelles se butent les femmes, et qu'ils se présentent comme des lieux publics. Les femmes doivent savoir faire preuve de prudence et de

bicyclette), des « sports récréatifs » (golf, hockey, tennis, cricket, tir à l'arc, etc.) et des « sports d'hiver » (patinage, ski, luge, bobsleigh).

¹²⁰ Voir Paul Adam, *La Morale des Sports*, Paris, La Librairie mondiale, 1907, p. 89 et 287. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k755589>, consulté le 7 mars 2016.

¹²¹ Voir Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995, p. 287.

vigilance lorsqu'elles s'immiscent en terrain inconnu. Il est donc préférable pour elles de s'aventurer dans les bois lorsque le loup n'y est pas ou, du moins, de prendre toutes les précautions nécessaires à leur sécurité, aussi surprenantes soient-elles : « Enfin si vous êtes seule et si votre itinéraire vous fait passer par des chemins détournés – et même par les grandes routes – il est utile que vous ayez avec vous un petit revolver, destiné d'ailleurs, je vous le souhaite, à semer plus de peur que de mal¹²² ». C'est la vulnérabilité des femmes, telle qu'elle est véhiculée par les stéréotypes culturels, qui justifie une telle prise de mesures extrêmes de la part des automobilistes. Quitter l'enceinte protectrice de la sphère domestique, à l'intérieur de laquelle se construit en partie son identité, représente un danger tant sur le plan personnel que social. Si devenir sportives permet aux femmes de repousser les frontières physiques de leur univers, de ce petit monde qui leur est prédestiné, c'est également une façon d'adopter des attitudes et des habitudes nouvelles, d'outrepasser les limites invisibles qui restreignent leur liberté et d'entrer en contact avec l'autre sexe. En raison de leur passion commune pour l'activité physique, hommes et femmes se voient offrir l'opportunité de cultiver des rapports amicaux ou amoureux et il n'est pas rare qu'un terrain de sport se transforme en espace de rencontre. Cet aspect est fréquemment mis en scène dans la littérature et les publicités de l'époque, comme en témoignent les analyses des œuvres du corpus.

Dans un deuxième temps, pénétrer l'espace public pour exercer son corps signifie également, pour les femmes, qu'elles s'exposent au regard d'autrui : ce phénomène est d'autant plus marqué lorsque le sport est pratiqué à un niveau compétitif, puisque ce sont des foules qui se pressent alors pour admirer les joueuses, ou lorsque l'événement fait l'objet d'une importante couverture médiatique, comme c'est le cas lors des courses automobiles ou dans le cadre de raids aériens auxquels se sont prêtées plusieurs pionnières comme Camille du Gast, Louise Thaden et Amelia Earhart¹²³. Selon Anne Saouter, le sport « est le seul espace social qui donne au corps une place centrale et une visibilité particulière et, qui plus est, immédiate¹²⁴ ». Glorifié et célébré, le corps bénéficie d'un haut niveau de visibilité dans le

¹²² « L'automobile », *Pour bien faire du sport, op. cit.*, p. 183.

¹²³ Faire carrière dans le domaine automobile ou aéronautique est ainsi une manière, pour elles, d'obtenir leur indépendance économique, ce qui signifie que, lorsqu'elles conquièrent l'espace public, c'est pour occuper une place dans le monde du travail et y apparaître en tant que citoyennes à part entière.

¹²⁴ Anne Saouter, *op. cit.*, p. 33.

champ sportif. Plus encore, il est au cœur d'un spectacle, puisqu'il est mis en scène dans des situations qui permettent de montrer sa force, sa vitesse, sa souplesse, son agilité, tout dépendant du contexte. Or, une telle exhibition va à l'encontre de la modestie féminine, surtout lorsque la sportive ne correspond pas aux canons de beauté : « Il est passé le temps où l'on s'imaginait que pour faire de l'automobile il fallait offrir un spectacle hideux à voir et s'envelopper entièrement de peaux de bête¹²⁵ ». Dans cet extrait de *Pour bien faire du sport*, on s'adresse aux lectrices en leur disant qu'elles ne doivent pas hésiter, par coquetterie, à conduire une voiture. Il leur est possible d'allier l'art du paraître aux commodités de leur pratique, le corps en mouvement pouvant même devenir une sorte de publicité ambulante pour les accessoires en vogue ou les « modes spéciales pour dames "chauffeuses"¹²⁶ ». Au-delà des crimes commis contre l'élégance, c'est également la laideur que l'on craint de voir. Durant la dernière décennie du XIX^e siècle, la presse médicale britannique clame à ce sujet avoir découvert le nouveau mal du siècle, soit le « visage cycliste », une affection qui déforme les traits des adeptes de la bicyclette. Selon l'article paru dans le *Literary Digest* du 7 septembre 1895, intitulé « The Bicycle Face », cette maladie se caractérise par les symptômes suivants : « [T]he "face" [is] usually flushed, but sometimes pale, often with lips more or less drawn, and the beginning of dark shadows under the eye, and always with an expression of weariness¹²⁷ ». Ces signes de fatigue, auxquels s'ajoutent la sueur qui perle sur le front, la déformation des traits du visage, l'exposition de certaines parties du corps autrefois non visibles (chevilles, mollets), contribuent à choquer l'opinion publique et à éloigner les femmes de la compétition sportive, celles-ci ne pouvant apparaître dans un état négligé¹²⁸. À cette crainte démesurée de l'inélégance, certains préférèrent répondre avec humour :

Je ferai remarquer tout d'abord qu'on ne saurait demander au costume d'embellir quand même une femme trop grosse, mal faite, ou d'allure ridicule. [...] Nous devons réclamer

¹²⁵ « L'automobile », *Pour bien faire du sport*, *op. cit.*, p. 179.

¹²⁶ Yves Guédon, « L'automobile. Les étapes de la locomotion automobile », dans Maurice Leudet (dir.), *op. cit.*, p. 160.

¹²⁷ « The "Bicycle Face" », *The Literary Digest*, vol. XI, n° 19, 7 septembre 1895, p. 8. En ligne : https://books.google.ca/books?id=Eqk5AQAAAMAJ&pg=PA548&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false, consulté le 10 mars 2017.

¹²⁸ Voir Mary Lynn Stewart, *op. cit.*, p. 154-155.

la liberté de ne point les regarder ; et lorsqu'elles se présentent à bicyclette, elles ont au moins l'avantage d'être en observation moins longtemps que lorsqu'elles sont à pied¹²⁹.

Telle une marchandise offerte dans la vitrine d'un grand magasin à la convoitise des passants, le corps féminin est constamment à *l'affiche* dès qu'il entre dans l'espace public. Cet extrait, qui place l'homme dans la position de l'observateur, c'est-à-dire de celui qui détient le pouvoir de regarder ou de ne pas regarder, reconduit une opposition centrale à l'épistémologie occidentale, celle entre le sujet et l'objet¹³⁰. Les relations scopiques s'alignent ainsi avec les catégories de la différence sexuelle, en assignant à la femme un rôle passif. Dans le contexte d'une société spectaculaire¹³¹, telle qu'elle se développe durant la période moderne, l'objectivation systématique du sujet féminin est un phénomène qui, tout en étant exacerbé par les images en circulation, peut être remis en question¹³². La figure de la *fugitive* permet précisément de procéder à une telle opération, comme le laissent deviner les propos du docteur Lucas-Championnière. Propulsées par leur machine, qui leur permet de gagner en vitesse, les cyclistes sont visibles « moins longtemps » que les piétons, puisqu'elles se contentent de passer. Contrairement à la sportive, dont le corps s'offre au regard le temps d'une performance, celui de la cycliste (il en va de même pour l'automobiliste et l'aviatrice) échappe à la contemplation prolongée et il est donc difficile de le capter dans sa totalité. Le corps de la *fugitive* n'est pas seulement en mouvement, il est fuyant : il doit donc être pensé en fonction du temps comme de l'espace, ce qui lui confère une dimension supplémentaire. Ici se trace la différence fondamentale qui subsiste entre la sportive et la *fugitive*, et qui contribue à bâtir ma définition de cette dernière. Mais la *fugitive* ne se contente pas de filer à toute allure, elle

¹²⁹ Dr. Just Lucas-Championnière, *op. cit.*, p. 61-62.

¹³⁰ Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 18-19.

¹³¹ Au sujet de cette société spectaculaire, qui sera définie dans le troisième chapitre, Dominique Kalifa affirme : « L'accroissement progressif du temps libre et des revenus disponibles suscite, à compter de la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement d'une active industrie du spectacle. S'adossant aux formes traditionnelles du loisir populaire, celle-ci s'efforce de concevoir de grands spectacles, capables de rassembler, par-delà les distinctions sociales, le plus large public. Si l'objectif n'est guère atteint (les loisirs demeurent un impérieux marqueur social, qui accuse les frontières entre groupes, âges, sexes, lieux ou modes de vie), il constitue cependant l'horizon idéal des divers marchands de spectacles. Lieu rêvé de la massification culturelle, les nouveaux divertissements urbains sont cependant marqués du poids croissant de l'industrialisation. Ils montrent ainsi combien le temps libre est presque d'emblée rattrapé par le temps commercial, qui l'intègre dans une économie avant tout soucieuse de rationalité et de productivité. » Dominique Kalifa, *La culture de masse en France. I. 1850-1930*, Paris, La Découverte, coll. « Repères », 2001, tome 1, p. 38.

¹³² Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 18.

explore également des espaces lointains, elle s'éloigne considérablement du milieu qui lui est familier, ce qui la rapproche d'une autre grande figure féminine du début du XX^e siècle, la voyageuse.

2.2 S'exiler : la voyageuse

Bien avant l'avènement du sport féminin, qui insuffle aux femmes le goût de l'ailleurs en leur permettant de pratiquer l'alpinisme, de jouer les touristes dans des stations balnéaires ou de pédaler sur les routes de province, c'est l'expansion massive du transport ferroviaire qui a permis au voyage, dès le milieu du XIX^e siècle, de s'imposer peu à peu dans l'univers féminin¹³³. Sous l'effet de la « vapeur qui échauffe les imaginations¹³⁴ », la relation que les contemporains entretiennent avec le temps et l'espace est transformée. Grâce à la vitesse considérable du train, qui sera plus tard éclipsée par celle de l'automobile, les migrations d'intérieur se multiplient, non seulement à cause de cette rapidité nouvellement gagnée, mais également parce que l'époque est marquée par un important épisode d'exode rural, ce qui n'est pas sans conséquence sur la vie des femmes, puisque ce sont des familles entières qui doivent être relocalisées afin de subvenir à leurs besoins¹³⁵. De la même façon, les déplacements à l'étranger sont considérablement facilités par l'invention du train, ce qui sera fortement bénéfique pour le développement de l'industrie touristique. Les stations balnéaires et thermales sont plus facilement accessibles, tout comme les autres points de villégiature que sont les montagnes, les stations d'hiver ou la campagne. L'avènement des moyens de transport individualisés, au début du XX^e siècle, ne fait qu'accentuer ce phénomène. Ils accordent aux contemporains la liberté de partir quand ils le désirent et de changer à tout moment de destination sans s'encombrer des horaires et des trajets prédéterminés par l'industrie ferroviaire. Dès lors, le tourisme n'est plus l'apanage de quelques privilégiés et les femmes obtiennent l'opportunité de sortir de chez elles pour prendre des vacances. Qu'elles soient migrantes ou voyageuses, par nécessité ou par choix, les femmes sont amenées à se mouvoir

¹³³ Voir Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 483-484.

¹³⁴ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 230.

¹³⁵ Voir Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 479.

dans l'espace de manière relativement autonome, ce qui favorise leur émancipation. Pour les femmes qui se contentent de prendre des vacances, l'on peut supposer que cette transformation est moins significative que pour celles qui « s'exilent » de façon prolongée ou définitive, dans la mesure où revenir chez soi suppose un retour à l'état normal, à un mode de vie antérieur. Mener une existence nomade comporte cependant des risques : si quitter l'espace domestique permet de s'affranchir de l'autorité qui y est en place, qu'elle s'incarne sous les traits du père, du frère ou du mari¹³⁶, cela signifie également que les femmes ne bénéficient plus de la protection qui leur est offerte en ce lieu¹³⁷.

Plus que la touriste, c'est la figure de l'aventurière qui a suscité le plus l'attention des critiques, non seulement en raison de la popularité dont elle bénéficie à son époque, les périodiques sportifs étant friands de sensationnalisme et voyant en elle un bon sujet de reportage¹³⁸, mais également parce que l'image qu'elle projette est radicalement opposée aux idéaux de son temps : compétitive, courageuse, intrépide, indépendante, elle incarne la « femme moderne » sous sa forme la plus saisissante. Mais qui est-elle réellement, cette globe-trotteuse ? Dans la thèse qu'elle consacre à cette figure, Cécile Berthier-McLaughlin définit quatre types de voyageuses : la « sportive », parfaitement incarnée sous les traits de la célèbre *tenniswoman* Suzanne Lenglen, la « scientifique », qui met à profit son savoir afin d'étudier la géographie, la « bourlingueuse sportive », c'est-à-dire une « tête brûlée » qui ne craint ni le danger ni la mort, enfin, la « voyageuse dévergondée », qui se met en scène de manière sensationnaliste¹³⁹. Une telle catégorisation, qui ne sera pas retenue dans ma thèse puisqu'elle ne correspond pas au cas de la *fugitive*, rend compte du caractère complexe de la bourlingueuse, de son « éclatement, son éparpillement, sa manière si folle de se disséminer et sa capacité à être une véritable touche-à-tout¹⁴⁰ ». C'est ce qui explique la confusion qui règne entre elle et la sportive. Alors que Thomas Bauer considère la voyageuse comme l'une des manifestations de la femme athlétique, Cécile Bernier-McLaughlin entend plutôt le contraire. Il paraît plus préférable de considérer ces figures sur un pied d'égalité, en voyant en elles

¹³⁶ Voir Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 1.

¹³⁷ Voir *ibid.*, p. 48.

¹³⁸ Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 162-163.

¹³⁹ Voir Cécile Berthier-McLaughlin, *op. cit.*, p. 10.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 20-21.

différentes manifestations de la « femme moderne », plutôt que de chercher à les positionner au sein d'une hiérarchie. Toutes permettent, à divers degrés, d'interroger l'avènement d'un féminin nouveau genre au tournant des XIX^e et XX^e siècles.

Qu'elles soient scientifiques, exploratrices, navigatrices, sportives, bourlingueuses, reporters, aviatrices ou automobilistes – les deux dernières étant fréquemment incluses dans la catégorie « aventurières »¹⁴¹, la grande distance qu'elles parcourent dans leur véhicule étant en quelque sorte la mesure de leur courage – il n'est pas question pour ces femmes de retourner en arrière ; les changements provoqués par les luttes qu'elles ont menées, les périls qu'elles ont affrontés¹⁴² sont permanents et profonds. Il est ainsi possible, en s'intéressant à leur histoire, de définir un « avant » et un « après », de distinguer clairement les changements qui se sont produits en elles par leur contact avec un espace *autre* :

Par ailleurs, si l'aventure ouvre l'espace des possibles, elle renforce aussi le sentiment d'appartenance à un monde d'origine, grossissant en quelque sorte le trait identitaire. Elle permet de desceller, dans et par l'acte de déplacement, par la rencontre de l'autre, les racines culturelles qui composent la véritable carte d'identité du voyageur¹⁴³.

Là se dessine un aspect important. Dans mon étude, il est crucial de considérer l'incidence de la mobilité sur la subjectivité des *fugitives*, à la différence près qu'il ne faut pas mesurer l'écart entre l'identité d'origine et celle qui se manifeste à destination, mais bien la distinction entre l'« avant » et le « pendant ». Les figures de mon corpus ont ceci de particulier que leur transformation identitaire s'effectue dans l'entre-deux, puisque c'est sur la route que leur corps, leur image et leur rôle sont mis à l'épreuve. Mais ce n'est pas le seul trait distinct entre la *fugitive* et l'aventurière. Contrairement à leur rapport à l'espace, qui s'articule dans les deux cas autour d'un idéal de conquête, leur relation au temps s'incarne dans la dissemblance. Au plaisir de la vitesse qui anime la première, la seconde préfère la lenteur¹⁴⁴ qui permet d'admirer la beauté des paysages exotiques, les curiosités des contrées découvertes durant le voyage. Une telle préférence pour la lenteur peut sembler paradoxale à une époque marquée par l'accélération du rythme de la vie, mais elle s'explique par le caractère savant du regard

¹⁴¹ C'est notamment le cas dans les textes de Thomas Bauer, de Cécile Bernier-McLaughlin et de Valérie Boulain.

¹⁴² Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 161.

¹⁴³ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 15.

¹⁴⁴ Voir *ibid.*, p. 329.

que la bourlingueuse pose sur le monde. En tant que scientifique, géographe ou exploratrice à laquelle a été confiée une mission par un ministère ou une institution, en tant qu'envoyée spéciale ou photographe, chargée d'assembler un témoignage de ses pérégrinations pour la presse spécialisée, elle se doit d'être une observatrice attentive ; il en va du service public¹⁴⁵ qu'elle rend à sa communauté. À la *fugitive* revient la tâche de battre des records, d'accomplir des raids ou de gagner des courses, bref, de défier le temps, et à l'aventurière, celle d'accomplir un rôle politique et social en s'intégrant dans les territoires coloniaux¹⁴⁶, ce qui nécessite un investissement prolongé de sa part. Plus qu'un pied-à-terre, chaque territoire exploré constitue ainsi, pour la bourlingueuse, un autre « chez soi », lié à d'autres codes que ceux associés au domicile familial, alors que la *fugitive* n'occupe jamais un lieu assez longtemps pour l'investir pleinement. Arriver pour mieux repartir, voilà sa devise. Enfin, la comparaison de ces figures soulève la question du rôle qu'elles jouent par rapport aux outils de transport. En tant que conductrice, la *fugitive* détient pouvoir et contrôle sur son véhicule, tandis que l'aventurière se contente le plus souvent d'être passagère. Pour cette raison, les écrits de cette dernière ne rendent pas compte d'une réflexion approfondie sur la machine, ce qui tend par le fait même à évacuer du discours l'expérience de la modernité au profit d'une réflexion centrée sur le thème du dépaysement.

Malgré les différences qui subsistent entre les *fugitives* et les voyageuses, celles-ci partagent le désir de s'affirmer en tant qu'individu à part entière : « Par l'expérience et les apprentissages acquis dans la confrontation physique avec les obstacles du périple, par l'opportunité de l'autonomie, l'exploration offre aux femmes une tribune inédite pour l'affirmation d'un *je*, sujet de l'action¹⁴⁷ ». Car s'il va sans dire que la bourlingueuse, au cours de ses voyages, doit faire face à des cultures et à des peuples distincts, des climats souvent rudes, des obstacles physiques et psychologiques, voire dans certains cas à l'hostilité de sa propre patrie, elle doit surtout apprendre à braver ses peurs et faiblesses. Seule aux confins de l'univers, l'aventurière est confrontée à elle-même. Aux yeux des femmes suivant les exploits de leurs compatriotes dans les journaux sportifs et même dans les magazines féminins,

¹⁴⁵ Voir Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 192.

¹⁴⁶ Voir *ibid.*, p. 228.

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 228-229.

l'aventure « apparaît [donc] comme la métaphore de l'accomplissement de soi¹⁴⁸ ». Exemple du type de la « femme moderne », elle constitue pour une génération de jeunes filles un modèle auquel elles peuvent s'identifier¹⁴⁹, une figure dont le savoir-faire, l'éducation et l'ambition lui permettent de se redéfinir. En ce sens, l'on pourrait considérer « l'ailleurs », c'est-à-dire tout lieu où l'individu prend ses distances par rapport à ses origines, tant sur le plan géographique que personnel, comme un espace des possibles au sein duquel la femme peut changer sa destinée, mener une existence non traditionnelle. Au chemin tracé d'avance par la société, l'aventurière préfère celui qui reste à écrire.

Le statut d'écrivaine-voyageuse, étudié de manière approfondie par Cécile Berthier-McLaughlin, d'un point de vue littéraire, et par Valérie Boulain, selon un regard historique, m'apparaît soulever des questions intéressantes par rapport à mes propres réflexions. De nombreuses *fugitives*, comme Maria E. Ward, Camille du Gast, Edith Wharton, Amelia Earhart, Maryse Bastié ou Louise Thaden, ont narré les péripéties qu'elles ont vécues en faisant usage de la bicyclette, de l'automobile ou de l'avion. Plutôt que de laisser aux historiens le soin de raconter leurs aventures, ou faudrait-il dire de les oublier, comme ce fut trop souvent le cas pour ces pionnières, elles ont préféré assurer leur propre renommée en prenant la plume : articles de journaux, autobiographies et carnets de bord constituent de précieux témoignages de l'existence menée par ces figures d'exception. Mais au-delà des prouesses évoquées, systématiquement amoindries par l'exigence de la modestie¹⁵⁰, c'est la métamorphose du féminin qui s'écrit dans ces textes, entre les lignes : dans les récits de bourlingueuses, *sortir* constitue l'élément déclencheur d'un important processus de (re)construction identitaire¹⁵¹, à travers lequel l'image personnelle, le rapport à autrui et la vision du monde de l'aventurière sont transformés. Au-delà du dépaysement, le voyage est associé chez celles qui en font l'expérience à une « perte de repères¹⁵² », puisque les connaissances et le savoir-faire acquis auparavant se révèlent inefficaces en terrain inconnu. Afin de s'adapter à leur environnement, les voyageuses sont contraintes d'adopter de

¹⁴⁸ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 334.

¹⁴⁹ Voir *ibid.*

¹⁵⁰ Voir *ibid.*, p. 333.

¹⁵¹ Voir *ibid.*, p. 335.

¹⁵² *Ibid.*, p. 337.

« nouvelles clés de compréhension du monde¹⁵³ ». Écrire, c'est aussi une manière de s'imposer dans l'espace médiatique et d'obtenir une reconnaissance publique¹⁵⁴. Il faut ainsi voir si ces deux phénomènes sont à l'œuvre dans les écrits de *fugitives*, qui contribuent comme ceux des aventurières à « bris[er] le cercle de l'enfermement et [à] fai[re] reculer la frontière du sexe¹⁵⁵ ».

Chez la voyageuse, rien ne relève du hasard : son but est clairement défini, sa route tracée d'une grande ligne sur une carte. Lorsqu'elle court le risque de se perdre, elle peut se fier à sa boussole intérieure, métaphore de la vocation qui l'anime et lui indique le droit chemin. Pas question pour elle de se déplacer de manière erratique, d'errer pour le simple plaisir. La déambulation est cependant, elle aussi, une manière de s'appropriier l'espace, et c'est là la particularité de la flâneuse, une figure qui, à défaut d'être confondue avec celle de la *fugitive*, en constitue d'une certaine manière l'ancêtre.

2.3 Se perdre : la flâneuse

Bien avant que les pédaleurs et les chauffeurs ne s'imposent dans le paysage urbain, ce sont les flâneurs qui, les premiers, ont élu domicile dans les rues et les boulevards des grandes capitales du monde occidental. Au milieu du XIX^e siècle, ces passants d'un genre nouveau parcourent l'espace public en quête de sensations et de plaisirs nouveaux, posent leur regard singulier sur les visages d'autrui qui défilent, vont-et-viennent, disparaissent et réapparaissent à chaque détour. Les figures du flâneur et de son contestable pendant féminin, la flâneuse, méritent d'être interrogées dans ma thèse pour deux raisons : d'une part, puisqu'il s'agit de figures majeures de la modernité et, d'autre part, parce qu'elles sont associées à certains thèmes et attitudes qui ne sont pas étrangers aux usagers des moyens de transport individualisés. Les cyclistes et les automobilistes, voire les aviateurs, sont en quelque sorte les héritiers du phénomène de la flânerie, une idée qui n'a pas été soulevée jusqu'à présent dans le discours critique. Ainsi, il s'agit non pas d'établir une équivalence entre les deux, mais

¹⁵³ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 337.

¹⁵⁴ Voir *ibid.*, p. 334.

¹⁵⁵ Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 486.

simplement de voir comment le phénomène évolue d'un siècle à l'autre et de quelle manière il peut éclairer ma réflexion.

À la figure du flâneur est irrévocablement associé le nom de Charles Baudelaire, qui s'inspire pour le définir du peintre et dessinateur Constantin Guys. Dans *Le peintre de la vie moderne* (1863), il y est décrit essentiellement comme un observateur urbain dont les mouvements aléatoires au sein de la ville, son domaine de prédilection, sont directement liés à une quête de « la beauté passagère, fugace, de la vie présente¹⁵⁶ », bref, de toutes ces qualités qui caractérisent la modernité. Le flâneur se distingue avant tout par son regard, ce dernier étant associé à une forme de création. L'expérience qu'il vit lorsqu'il pénètre dans la foule se compare à celle de « l'amateur de tableaux [qui] vit dans une société enchantée de rêves peints sur toile¹⁵⁷ », chaque visage et tout décor pouvant éveiller l'inspiration. Dans le discours d'aujourd'hui, nombreux sont les critiques à associer cette dimension artistique de la flânerie à l'esthétique moderniste, le flâneur apparaissant alors comme la métaphore de l'artiste moderne¹⁵⁸.

La relation que le flâneur entretient avec l'espace, lorsqu'il y déambule, n'est pas bien différente du rapport que le créateur moderne entretient avec son art¹⁵⁹. Dans les deux cas s'exerce une fascination pour l'éphémère et l'aléatoire : présent, ondoyant, fugitif, transitoire, contingent¹⁶⁰ ne sont que quelques-uns des termes employés pour décrire l'éphémérité du présent qui fascine le flâneur ainsi que la fugacité de ses déplacements dans l'espace. Ceux-ci s'effectuent, il faut le souligner, de manière furtive, le flâneur ayant le privilège de passer inaperçu dans la ville où il circule librement : « [L]'observateur est un *prince* qui jouit partout de son incognito¹⁶¹ ». Ce statut de spectateur invisible est également décrit en 1939 par Walter Benjamin dans *Paris, capitale du XIX^e siècle*, où il définit une « civilisation de la flânerie, qui se marque d'abord par une phénoménologie de la perception radicalement nouvelle et par une

¹⁵⁶ Charles Baudelaire, « Le peintre de la vie moderne », *Œuvres complètes*, préface, présentation et notes de Marcel A. Ruff, Paris, Seuil, 1968 [1863], p. 552.

¹⁵⁷ *Ibid.*

¹⁵⁸ Voir Deborah C. Parsons, *Streetwalking the Metropolis. Women, the City and Modernity*, Oxford, Oxford University Press, 2000, p. 38-39.

¹⁵⁹ Voir Janet Wolff, « The Invisible *Flâneuse* : Women and the Literature of Modernity », *Theory, Culture & Society*, vol. 2, n° 3, novembre 1985, p. 38.

¹⁶⁰ Voir Charles Baudelaire, *op. cit.*, p. 553.

¹⁶¹ *Ibid.*, p. 552.

manière toute particulière, et discontinue, d'habiter l'espace¹⁶² ». Dans le discours de ce philosophe, le regard est associé à une forme de pouvoir, plus encore que chez Baudelaire. Qualifié parfois d'« homme à la fenêtre »¹⁶³, le flâneur est doté d'un point de vue totalisant, panoramique et autoritaire¹⁶⁴ sur le monde qui l'entoure. Plutôt que de se mêler à la foule, il préfère l'observer du haut de sa tour. Il demeure invisible aux yeux de ceux qu'il domine par son regard, privilège dont ne peut jouir la flâneuse, d'où le caractère problématique de cette figure.

Les études concordent à ce sujet : la flânerie est un phénomène qui a été essentiellement pensé au masculin¹⁶⁵, dans la mesure où, pour en faire l'expérience, il faut bénéficier de certaines libertés au sein de l'espace public, comme celle d'errer en passant inaperçu¹⁶⁶, de pouvoir pénétrer dans des lieux illicites et interdits, de scruter et d'épier les passants à sa guise¹⁶⁷. Ce dernier point soulève d'ailleurs toute la question du désir masculin, car poser son regard sur un objet devient une manière de le posséder, même si cette possession ne demeure qu'au stade du fantasme¹⁶⁸. Le corps féminin, tant chez Baudelaire que Benjamin, a fait l'objet de cette fascination érotique¹⁶⁹, et c'est pourquoi les femmes sont souvent réduites dans la pensée de ces deux auteurs au rôle d'une passante dont l'existence se limite à la forme qu'elle prend dans l'œil de l'homme : « Le flâneur construit son personnage sur le corps des autres, dont ceux des femmes en particulier, corps qu'il identifie comme autres¹⁷⁰ ». Ainsi construite par le regard d'autrui, condamnée à la passivité par les catégories de la différence sexuelle qui s'exercent également par la vision¹⁷¹, la passante semble dépourvue d'une identité propre qui serait dégagée de celle que lui confère le spectateur. En ce sens, le terme de « passante » me semble problématique pour parler des figures de mon corpus, bien que quelques critiques se

¹⁶² Catherine Nesci, *Le flâneur et les flâneuses. Les femmes et la ville à l'époque romantique*, préface de Priscilla Parkhurst Ferguson, Grenoble, Ellug, 2007, p. 20.

¹⁶³ Voir Deborah C. Parsons, *op. cit.*, p. 31.

¹⁶⁴ Voir *ibid.*, p. 35.

¹⁶⁵ Voir *ibid.*, p. 4.

¹⁶⁶ Voir Janet Wolff, « *Gender and the haunting of cities (or, the retirement of the flâneur)* », dans Aruna D'Souza et Tom McDonough (dir.), *op. cit.*, p. 19.

¹⁶⁷ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 255.

¹⁶⁸ Voir *ibid.*, p. 259.

¹⁶⁹ Voir Deborah C. Parsons, *op. cit.*, p. 37.

¹⁷⁰ Priscilla Parkhurst, Ferguson, « Flâneries insolites », dans Catherine Nesci, *Le flâneur et les flâneuses. Les femmes et la ville à l'époque romantique*, Grenoble, Ellug, 2007, p. 10.

¹⁷¹ Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 262.

soient prêtés à l'exercice. Thomas Bauer considère ainsi les « sportives mécaniques » comme des passantes, dans la mesure où « la vocation d'une coureuse, d'une cycliste ou d'une automobiliste est bien de passer¹⁷² ». À cette catégorie est associée le nom d'Albertine, qui respecte selon l'auteur les quatre modalités caractéristiques du mythe de la passante, telles qu'elles sont définies dans la pensée de Claude Lévy¹⁷³. Mais il n'est pas le seul à procéder à cette association, puisque Julie Solomon et William Carter considèrent également Albertine comme une passante, par sa capacité à attiser le désir du narrateur de *La Recherche* à chacun de ses passages¹⁷⁴, ce qui fait directement écho à la « fugitive beauté » décrite par Charles Baudelaire dans son poème « À une passante ». Sans remettre en question l'analyse faite par ces deux critiques, il est à mon sens possible de s'intéresser à Albertine en la dégagant du mythe de la passante. En tant que cycliste, d'une part, celle-ci est rattachée à certains des thèmes et des phénomènes qui diffèrent de ceux généralement associés à la marcheuse, comme la machine, la vitesse, etc. Comme c'est le cas pour les autres figures de mon corpus, il est nécessaire de rendre compte des caractéristiques de la *fugitive* à partir de son propre point de vue, et non uniquement à partir de celui de l'observateur. Cette tendance à créer des équivalences entre l'univers des cyclistes et des automobilistes et l'imaginaire de la flâneuse ou de la passante témoigne d'un problème auquel fait face la critique : l'absence d'un cadre de réflexion à partir duquel étudier les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices. Si la conquête de l'espace par la marche est décrite en termes de flânerie, celle qui s'effectue à partir d'une machine ne porte ni un nom ni un titre¹⁷⁵. Ainsi dépourvue d'un arrière-plan méthodologique, l'étude de cette expérience pose donc plusieurs difficultés. Elle a cependant l'avantage, puisqu'elle n'a pas été théorisée de manière plus substantielle en ce qui concerne les hommes, de permettre une réflexion sur les *fugitives* qui soit dégagée du poids d'un discours centré sur le masculin.

¹⁷² Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 116.

¹⁷³ Voir *ibid.*, p. 116-117.

¹⁷⁴ Voir Julie Solomon, *loc. cit.*, p. 139 et William C. Carter, *op. cit.*, p. 46-47.

¹⁷⁵ Certains critiques proposent leur propre terminologie pour distinguer les « flâneurs » des conducteurs. Andrew Thacker, par exemple, privilégie le terme « voyageur », qui m'apparaît également problématique, car trop général. Voir Andrew Thacker, *Moving Through Modernity. Space and Geography in Modernism*, Manchester et New York, Manchester University Press, 2003, p. 7.

À la négation même de la possibilité d'une flâneuse – puisque c'est en tant que passante que la femme est le plus souvent analysée – s'ajoutent les déterminants sociaux qui limitent ses déplacements. Ainsi, bien que la femme soit de plus en plus visible dans la sphère publique depuis le milieu du XIX^e siècle, bien qu'elle fasse partie intégrante du spectacle¹⁷⁶ produit par la démultiplication des affiches et de toutes ces « fantasmagories » dont traite Walter Benjamin, on préfère qu'elle demeure aveugle à ces transformations. En la tenant dans l'ombre, on espère qu'elle ne soit pas tentée de se joindre au mouvement.

Ce refus au droit de regard, il est remis en question dans certains endroits, comme les grands magasins et les parcs. Si les premiers, quoiqu'ils rendent possible une forme de flânerie au féminin¹⁷⁷, apportent peu à la réflexion sur les *fugitives*, il en va autrement des espaces consacrés à la promenade, puisqu'ils ont souvent été occupés par des cyclistes et des automobilistes. En ces lieux, il était admissible, pour les femmes, de socialiser et d'interagir avec autrui, mais aussi d'être des observatrices et des consommatrices actives du spectacle de la vie moderne¹⁷⁸. Sous leurs yeux, c'est un petit théâtre qui s'activait, composé de couples flirtant dans les sentiers, d'enfants jouant sous l'œil attentif de leur mère, de sportifs à bicyclette, de dames vêtues à la dernière mode au volant de leur automobile, etc. Plus qu'un défilé de bourgeois distingués, ces espaces ouvraient une fenêtre sur la vie intime des individus, mais plus encore, sur l'existence féminine. En ce sens, ils représentaient une zone liminaire entre l'univers du privé et du public, ce qui permettait aux femmes de s'y rendre visibles sans courir le risque d'alimenter les mauvaises langues¹⁷⁹.

¹⁷⁶ Voir Elizabeth Wilson, *The Sphinx in the City. Urban Life, the Control of Disorder, and Women*, Berkeley, University of California Press, 1991, p. 16.

¹⁷⁷ Au sein des grands magasins, espaces semi-publics qui rappellent, par la démultiplication des couloirs, des escaliers et des passages menant d'un département à l'autre, l'architecture complexe d'une ville, les femmes peuvent non seulement se promener de manière aléatoire, mais également poser un regard envieux, chargé de désir et de convoitise, sur les objets qui leur sont vendus. Voir Christoph Asendorf, *Batteries of Life*, *op. cit.*, p. 99. En ce sens, en ces lieux, les femmes adoptent une attitude rappelant celle du flâneur, en admirant la beauté des marchandises aperçues au fil de leurs déambulations. Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 70. À mon sens, il m'apparaît difficile d'associer cette question à celle des *fugitives*, dans la mesure où l'expérience du magasinage s'effectue à l'intérieur d'un espace sécurisé, en partie construit pour s'adapter aux besoins et aux spécificités d'une clientèle féminine. Les femmes y demeurent donc assujetties en partie à une autorité masculine qui détient le pouvoir sur le magasin.

¹⁷⁸ Voir Greg M. Thomas, « Women in public : the display of femininity in the parks of Paris », dans Aruna D'Souza et Tom McDonough (dir.), *op. cit.*, p. 36.

¹⁷⁹ Voir *ibid.*, p. 34.

Plusieurs représentations de *fugitives*, dont de nombreuses publicités, sont d'ailleurs campées dans ces espaces aménagés pour la promenade. Au sein de cet environnement, il semble presque naturel de voir circuler des *velocewomen* et des chauffeuses, le cyclisme et l'automobilisme étant du dernier chic. Parmi ces représentations, deux ont pour décor le célèbre bois de Boulogne, un haut lieu de camaraderie sportive où les élégantes, demi-mondaines et aristocrates en vue avaient l'habitude de parader¹⁸⁰. La première, une huile sur toile peinte par Jean Béraud vers 1900, met en scène plusieurs cyclistes et s'intitule *Le Chalet du cycle au bois de Boulogne* (**fig. 2**). Arborant chacune une cravate de soie, un canotier et des culottes bouffantes, surnommées « *bloomers* » en Angleterre¹⁸¹, les femmes y sont représentées dans différentes postures : si les deux assises au premier plan profitent d'une pause avant de reprendre la route, et si celle à gauche semble aux prises avec un bris mécanique, les deux sportives qui occupent le centre de l'image sont déjà prêtes à repartir. À l'arrière-plan, les grands arbres qui se perdent à l'horizon permettent d'imaginer les nombreux sentiers qui restent à découvrir, les vastes espaces à parcourir. Cette « image à voir » rend compte de l'existence d'une certaine communauté de femmes cyclistes, celles-ci étant plus nombreuses que les hommes sur la toile. Au début du XX^e siècle, la réunion de sportives à l'intérieur d'associations et d'organisation ou, comme dans cette représentation, en un lieu aménagé pour la pratique de leur sport, a suscité les craintes chez les esprits plus conservateurs, ceux-ci y voyant une incarnation moderne de la communauté des Amazones. Au-delà de leur nombre impressionnant, c'est en raison de la position privilégiée qu'elles occupent dans l'image que les cyclistes bénéficient de toute l'attention du spectateur, les deux *velocewomen* installées à l'avant attirant immédiatement l'œil du spectateur. Bien qu'elles soient assises à la même table, elles préfèrent scruter les alentours plutôt que de discuter entre elles, à l'instar des autres badauds profitant d'un rafraîchissement. Ici, le regard que le spectateur jette sur les cyclistes est en quelque sorte réfléchi sur la surface du tableau, puisque les deux femmes, en observant un point situé en dehors de l'image, renversent la vision dont elles font l'objet. Elles sont ici représentées comme des observatrices à part entière et, quoiqu'elles soient immobiles, l'on peut supposer qu'elles se prêtent au même exercice

¹⁸⁰ Voir Catherine Guignon, *Les cocottes. Reines du Paris 1900*, Paris, Parigramme, 2012, p. 97-98.

¹⁸¹ Voir Sue Macy, *op. cit.*, p. 46.

d'observation lorsqu'elles se déplacent sur leur bicyclette. Quant à la seconde représentation, réalisée par le peintre américain Julius Leblanc Stewart en 1900, elle donne à voir deux femmes élégantes ainsi que leur chien à bord d'un véhicule à moteur, comme le laisse entendre clairement le titre : *Les dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot* (**fig. 3**). Sur cette image, le savoir-faire féminin est mis à l'avant-plan. La femme qui conduit l'automobile semble parfaitement en contrôle de la situation, ce dont témoignent son visage détendu et son regard déterminé, fixé sur ce que l'on devine être la route à suivre, ainsi que le sourire de sa passagère. Ni une ni l'autre, ni même le chien qui se dresse à l'avant du véhicule telle une figure de proue, ne sont effrayés par la vitesse à laquelle roule le bolide. Cette vélocité, elle est suggérée par trois détails du tableau : la poussière soulevée par la roue arrière, le foulard flottant au-dessus du siège ainsi qu'un geste de la passagère, qui tient son canotier de la main gauche pour éviter qu'il ne s'envole au vent. Plus qu'un témoignage des loisirs élitistes du début du siècle¹⁸², cette représentation rend compte de la transformation des pratiques publiques féminines. Occuper l'espace de manière autonome, sans la supervision d'un homme, ressentir l'exaltation de la vitesse, voilà non seulement des attitudes nouvelles mais également des sensations grisantes. À cela s'ajoute le plaisir de contrôler une machine permettant de se déplacer au gré de ses envies, les usagers des outils de locomotion modernes occupant l'espace de manière erratique, préférant l'imprévu au prévisible. Les possibilités qui s'offrent à eux sont encore plus nombreuses que celles conférées aux marcheurs, dans la mesure où, grâce au développement d'outils de transport individualisés « [s]'installe [...] une vision rayonnante de l'espace, qui délaisse la représentation ancienne, linéaire, longitudinale, des transports [pour] l'appréhension globale, circulaire, d'un territoire national presque voisin¹⁸³ ». Ainsi, plutôt que de se déplacer par étapes, en suivant un trajet préétabli composé de points successifs, comme c'est le cas pour le train qui amène ses passagers d'une gare à une autre, les cyclistes et les chauffeurs sont dotés du pouvoir de modifier leur parcours à leur guise. L'automobile, à cet égard, demeure l'exemple le plus frappant de cette nouvelle indépendance du mouvement : « L'étymologie

¹⁸² Voir Alain Galoin, « Les Dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot », *Histoire par l'image*. En ligne : <http://www.histoire-image.org/etudes/dames-goldsmith-bois-boulogne-1897-voiturette-peugeot>, consulté le 11 avril 2017.

¹⁸³ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 253.

elle-même est intéressante : *auto-mobile*, capacité de mouvement autonome¹⁸⁴ ». Cette machine facilite les déplacements aléatoires et spontanés, elle offre la possibilité au chauffeur de se laisser emporter par une impulsion soudaine. Grâce à la voiture, une part d'errance est réintégrée au voyage et la circulation se fait en tous sens. Une telle pratique, si elle se conçoit aisément pour les cyclistes et les automobilistes, peut sembler impossible dans le domaine aérien, mais il convient de rappeler que les aviateurs, dans les années 20 et 30, pratiquaient encore le vol à vue¹⁸⁵ qui laissait place à une part d'improvisation.

Plusieurs points de contact unissent ainsi l'univers de la flânerie et celui des moyens de transport. Le droit au regard, évoqué à partir d'œuvres picturales, ainsi que le pouvoir du mouvement, qu'il soit produit organiquement ou mécaniquement, dont rend compte le goût pour la déambulation, permettent aux *fugitives* d'apparaître comme les héritières des flâneurs du XIX^e siècle.

Qu'est donc la *fugitive* ? Une sportive, une voyageuse, une flâneuse ? L'on pourrait dire qu'elle est, à la fois, toutes ces figures et aucune d'entre elles, dans la mesure où ce qui la rapproche de l'une la distingue de l'autre. Malgré les différences qui subsistent entre ces figures féminines, celles-ci partagent un territoire commun : dans l'espace public, elles se croisent, se rencontrent, rivalisent même pour en faire la conquête.

Au sein du présent chapitre, la *fugitive* a ainsi été présentée par rapport aux figures composant son entourage, au prisme des caractéristiques qui la rapprochent de personnages féminins ayant été étudiés par la critique de manière approfondie. Il reste donc à découvrir ce qui constitue son originalité de cette figure, afin de voir comment elle permet de renouveler la manière dont ont été pensées les relations entre femmes, transport et modernité.

¹⁸⁴ Frédéric Monneyron et Joël Thomas, « Introduction », dans Frédéric Monneyron et Joël Thomas (dir.), *Automobile et littérature*, *op. cit.*, p. 10.

¹⁸⁵ Voir http://www.natca.org/images/NATCA_PDFs/Publications/ATCHistory.pdf, consulté le 12 avril 2017.

Chapitre 3

À l'ombre des jeunes filles en fuite

Se muscler, s'exiler, se perdre. Telles sont les actions par lesquelles certaines femmes, à l'aube du XX^e siècle, ont fait la conquête de l'espace public. Pour d'autres cependant, ces actes sont insuffisants, ils faillent à la tâche de faire d'elles des femmes résolument « modernes ». Afin de vivre totalement l'« expérience de la modernité », il leur faut poser un geste bien précis, celui de fuir. Car il sera bien question de fuite, et non simplement de fugue dans le présent chapitre, les deux termes renvoyant à des phénomènes différents malgré leur apparente parenté. En effet, le premier possède l'avantage, d'un point de vue purement définitionnel, de souligner l'existence d'un danger à l'origine du mouvement et d'impliquer la question de la vitesse : « Se soustraire *hâtivement* à un péril, à une menace, à quelque chose ou à quelqu'un », « En parlant des choses, passer, s'éloigner *rapidement*¹⁸⁶ ». Quant au second, bien qu'il pourrait s'appliquer dans certains cas à mon étude, il m'apparaît réduire la portée de la réflexion. Lorsqu'il désigne, au sens large, l'action de quitter momentanément le lieu où l'on se trouve, de faire une escapade sans conséquence¹⁸⁷, il évacue toute la force et le poids de l'action posée par les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices. Enfin, quand il évoque, de manière plus spécifique, le geste commis par un mineur désirant échapper à l'autorité parentale en quittant son domicile¹⁸⁸, il réduit la portée sociale des actions effectuées, celles-ci étant limitées au cercle familial. Là n'est pas la seule raison justifiant le choix du terme « *fugitives* » pour désigner les figures du corpus, et c'est précisément à sa conceptualisation que sont consacrées les pages qui suivent.

Il faut d'abord remonter à la source ayant inspiré mon usage de cette expression, soit l'œuvre de Proust et comprendre la signification qui en est donnée dans *À la recherche du temps perdu*. Ensuite, il s'agit de cerner les phénomènes centraux à la réflexion sur la figure de la *fugitive*, en insistant sur celles qui sont privilégiées dans l'analyse, soit le rapport à la

¹⁸⁶ Ces deux définitions sont tirées du *Littre* : <http://www.littre.org/definition/fuir>, consulté le 3 avril 2017.

¹⁸⁷ Voir *ibid.*

¹⁸⁸ Voir *ibid.*

machine, à l'espace, au temps et à la vitesse, qui constituent les aspects constitutifs de l'« expérience de la modernité ». Enfin, je propose une définition de la *fugitive* qui est utilisée tout au long de la thèse. À ce stade de la réflexion, elle n'est élaborée que de façon partielle, puisque c'est l'étude du corpus qui permet de la compléter.

3.1 Aux origines : Albertine

C'est à Balbec, à cette « heure où dames et messieurs venaient tous les jours faire leur tour de digue » (*OJF*, 354), qu'elle apparaît pour la première fois, entourée de sa bande de jeunes filles : Albertine, la plus célèbre des *fugitives*. La bicyclette qu'elle tient de la main, trait distinctif utilisé par le narrateur pour l'isoler au sein de son groupe¹⁸⁹, la place d'emblée sous le signe du mouvement et de la différence. Dans *À l'ombre des jeunes filles en fleurs* (1919), ses déplacements à travers la station balnéaire se font systématiquement à l'aide du vélo, au point où cette machine devient une manière pour le narrateur, qui ne connaît pas le nom de l'inconnue aux « yeux brillants [et] rieurs » (*OJF*, 359), de la désigner¹⁹⁰. Cela signifie que son identité, qui sera finalement dévoilée par Elstir, se réduit pendant une partie de l'œuvre à son statut de cycliste, qui est évoqué à l'aide de diverses périphrases : « la bacchante à bicyclette » (*OJF*, 346), « la brune aux grosses joues qui poussait une bicyclette » (*OJF*, 359), « la jeune fille à la bicyclette » (*OJF*, 394). Le vélo est ici doté d'une fonction qualifiante, puisqu'il sert de « support [au] portrait¹⁹¹ » de mademoiselle Simonet.

Plus qu'une façon de singulariser Albertine, la bicyclette permet d'associer le thème de la fuite à la jeune fille. En tant que cycliste, elle apparaît d'abord comme une figure évasive et insaisissable, qui disparaît de l'existence du narrateur aussi rapidement qu'elle y est entrée : « Aussi, je pouvais me dire avec certitude que, ni à Paris, ni à Balbec, [...] [parmi] les passantes qui avaient arrêté mes yeux, il n'y en avait jamais eu dont l'apparition, puis la disparition sans que je les eusse connues, m'eussent laissé plus de regrets que ne feraient

¹⁸⁹ Voir Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 126.

¹⁹⁰ Voir Una Brogan, « Albertine the Cyclist. A Queer Feminist Bicycle Ride through Proust's *In Search of Lost Time* », dans Jeremy Withers et Daniel P. Shea (dir.), *Culture on Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, avant-propos de Zack Furness, Lincoln et Londres, University of Nebraska Press, 2016, p. 119.

¹⁹¹ Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 128.

celles-ci¹⁹² ». Être inaccessible, c'est cette qualité qui illustre chaque membre de la petite bande, dont Albertine. À la manière de ces figures quasi spectrales qui hantent parfois les photographies¹⁹³, de ces traces d'une absence, témoignages de ce qui, l'espace d'un instant, occupait l'image, la cycliste échappe à toute forme de capture : « Albertine n'était plus tout à fait pour moi ce seul fantôme digne de hanter notre vie que reste une passante dont nous ne savons rien, que nous avons à peine discernée » (*OJF*, 436). À chaque rencontre avec le narrateur revient le rôle, au fil du récit, de préciser les contours de cette forme floue, de lui donner corps. Albertine n'est alors plus seulement une inconnue en mouvement, elle est dotée d'un nom et d'un visage, de qualités et de défauts, d'une voix même. Or, à partir du moment où la jeune fille se présente non plus comme l'« Albertine imaginaire associée à la cycliste [mais comme] Mademoiselle Simonet, l'Albertine réelle¹⁹⁴ », le thème de la fuite succède à celui du passage. Est-ce la présence de plus en plus marquée du narrateur dans son existence qui pousse à fuir celle qui, autrefois, ne faisait que passer ? De toute évidence, dans la mesure où la jeune fille, consciente du regard insistant que lui porte le narrateur, doit s'arracher à cette emprise :

The voyeuristic gaze in Remembrance of Things Past might be understood to have a sinister implication, for, as one critic put it, « the subject defined by vision is also defined by violence, and Albertine constituted as an icon is also constituted as a prisoner... Vision, within this context, achieves the status of an act. It is situated with all modalities of immediacy for Proust, within the category of aggression »¹⁹⁵.

Cette vision agressive est bien évidemment le résultat de la jalousie dévorante que ressent le narrateur lorsqu'il est séparé d'Albertine, son imagination s'enflammant dès lors que s'accroît la distance entre lui et l'objet de son regard : « Je n'aurais pas été jaloux si elle avait eu des plaisirs près de moi, encouragés par moi, que j'aurais tenus tout entiers sous ma surveillance » (*P*, 23). Tel le gardien au centre d'un panoptique, le narrateur est doté d'un

¹⁹² Marcel Proust, *La Prisonnière*, édition présentée, établie et annotée par Pierre-Edmond Robert, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1989 [1923], p. 363. Désormais abrégé en *P*, suivi du numéro de page.

¹⁹³ « *The are a number of striking similarities between these photographs and Proust's descriptions of girls in motion ; both the photographer and the writer caught scenes that are notable for their dynamism, freshness, and spontaneity.* » William C. Carter, *op. cit.*, p. 40.

¹⁹⁴ Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 131.

¹⁹⁵ Martin Jay, *Downcast Eyes. The Denigration of Vision in Twentieth Century French Thought*, Berkeley, University of California Press, 1993, p. 183.

pouvoir s'exerçant avant tout par les yeux. Son regard se présente comme un outil de contrôle et c'est sur le corps d'Albertine qu'il impose cette autorité. Pour y échapper, la jeune fille n'a d'autre choix que de prendre de la vitesse : « [O]n voyait parfois [Albertine], dans son caoutchouc, filer en bicyclette sous les averses » (*OJF*, 455), « et quand ensuite je la voyais prendre sa bicyclette et filer à toute vitesse, je ne pouvais m'empêcher de penser qu'elle allait rejoindre celle à qui elle avait à peine parlé¹⁹⁶ ». Le terme « filer » est éloquent dans ces deux passages. En plus de désigner, d'une façon évidente, le fait que la cycliste se déplace rapidement, l'usage de ce verbe permet d'évoquer, d'une manière sous-entendue cette fois, un certain nombre d'actions qui sont révélatrices de la situation d'Albertine : se sauver, disparaître même, lorsqu'on entend plutôt le mot au sens de « se défiler », mais il peut aussi être employé afin de désigner une maille qui serait détachée de l'entrelacement de tissus auquel elle appartient. Dans la majorité des cas, c'est cependant la fuite de la jeune fille qui est évoquée par l'emploi du verbe « fuir », c'est sa capacité à s'arracher à ce qui la retient, à échapper à une forme d'emprise qui est décrite. Même si Albertine ne parvient pas à se soustraire complètement au regard du narrateur¹⁹⁷, comme en témoigne la récurrence du verbe « voir » (« on voyait », « je la voyais »), elle parvient malgré tout à conserver une aura de mystère et, en ce sens, à se soustraire à la compréhension. Elle suscite le questionnement et pousse son observateur, à défaut de pouvoir la suivre, à formuler des hypothèses à son sujet : « Mais dans mon imagination maintenant Albertine était libre ; elle usait mal de cette liberté, elle se prostituait aux unes, aux autres¹⁹⁸ ». Les deux séjours de Marcel à Balbec, dans *À l'ombre des jeunes filles en fleurs* et *Sodome et Gomorrhe* (1921-22), sont profondément marqués par les allées et venues de la jeune fille sur la digue, ceux-ci constituant un souvenir qui hantera le narrateur bien après son retour à Paris. Plus encore, cette période passée au bord de la mer représente le moment où s'élabore une dynamique qui marque tout le cycle d'Albertine, celle entre les thèmes de la « prisonnière » et de la « fugitive »¹⁹⁹.

¹⁹⁶ Marcel Proust, *Sodome et Gomorrhe*, édition présentée, établie et annotée par Antoine Compagnon, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1989 [1921-22], p. 247. Désormais abrégé en *SG*, suivi du numéro de page.

¹⁹⁷ Voir Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 135.

¹⁹⁸ Marcel Proust, *Albertine disparue*, édition présentée, établie et annotée par Anne Chevalier, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 1992 [1925], p. 72. Désormais abrégé en *AD*, suivi du numéro de page.

¹⁹⁹ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 9.

Le premier thème se concrétise dès les premières pages de *La Prisonnière* (1923), dans lesquelles le narrateur annonce qu'il est parvenu à capturer Albertine : « Que je pense maintenant que mon amie était venue à notre retour de Balbec habiter à Paris sous le même toit que moi, qu'elle avait renoncé à l'idée d'aller faire une croisière, qu'elle avait sa chambre à vingt pas de la mienne » (*P*, 4). Déjà, il est clair que la liberté et l'indépendance de la jeune fille ont été sacrifiées afin d'accommoder les désirs du narrateur, l'abandon de la croisière constituant un indice de plus quant à cette situation. Nouveau mode de loisir qui connaît un âge d'or durant la Belle Époque, le paquebot est synonyme de vacuité, celui du temps et de l'espace inoccupés²⁰⁰, mais aussi d'évasion et de mobilité. Albertine, en troquant l'existence nomade de la voyageuse pour celle, sédentaire, de la femme entretenue du XIX^e siècle, se retrouve par le fait même à échanger sa posture de « fugitive » pour celle de « captive » (*P*, 169), voire d'« esclave » (*AD*, 7). La demeure du narrateur, dans les circonstances, devient la prison à l'intérieur de laquelle est enfermée la jeune fille. Et, comme un système carcéral, elle apparaît comme un microcosme régi par ses propres règles : « Albertine [...] comprit avec stupeur qu'elle se trouvait dans un monde étrange, aux coutumes inconnues, réglé par des lois de vivre qu'on ne pouvait songer à enfreindre » (*P*, 9-10). Sous l'œil vigilant de la servante Françoise, gardienne des traditions, la jeune fille apprend à vivre au rythme d'une autre horloge que la sienne, à suivre le tempo imposé par le narrateur, à respecter le silence qui règne, si bénéfique au sommeil de ce dernier. En plus de cet horaire contraignant, elle doit également se plier à la surveillance qui lui est imposée lors de ses déplacements. Ceux-ci ne s'effectuent jamais sans la présence d'Andrée, sur laquelle le narrateur peut compter « pour [lui] dire tous les endroits où elle [va] avec Albertine » (*P*, 13). À cette attention constante qui lui est portée par son « chaperon », qui emprunte les traits d'une amie, s'ajoute le fait qu'elle doit s'accommoder d'un chauffeur assigné, ce qui signifie qu'elle n'est pas en contrôle de son véhicule de transport, comme c'était le cas jadis à Balbec. Plusieurs geôliers assurent ainsi la garde d'Albertine, tant à l'intérieur de l'appartement qu'à l'extérieur de celui-ci. La jeune fille, placée au centre de ce panoptique, est suivie à la trace, ses allées et venues étant rigoureusement contrôlées, situation qui contraste fortement avec la liberté qui caractérisait

²⁰⁰ Voir Alain Corbin, « Du loisir cultivé à la classe de loisir », *op. cit.*, p. 62.

autrefois sa vie à Balbec. Il faut dire qu'Albertine a été dépossédée de sa bicyclette, dont les « marques syntaxiques et sémantiques (déplacement, autonomie) sont à l'opposé de celles du signe prison (enfermement, surveillance)²⁰¹ ». Dans *La Prisonnière*, cet outil de locomotion n'est plus qu'un vestige du passé²⁰² permettant, par sa réminiscence, la mise en évidence de la situation difficile dans laquelle se trouve Albertine : « Le processus de rappel des souvenirs est motivé par la comparaison de deux situations diamétralement opposées et contraires : celle, présente, d'une Albertine domestiquée, familière et familiale, et celle, passée, d'une Albertine inaccessible, insaisissable²⁰³ ». De jeune fille libérée, elle devient femme au foyer, dans un mouvement à l'envers que l'on pourrait qualifier d'anhistorique. Ce passage vers l'immobilité et l'enfermement est évoqué de manière parlante par le narrateur dans le passage suivant : « Parce que le vent de la mer ne gonflait plus ses vêtements, parce que, surtout, je lui avais coupé les ailes, elle avait cessé d'être une Victoire, elle était une pesante esclave dont j'aurais voulu me débarrasser » (*P*, 357). D'autant plus symbolique considérant qu'Albertine, à quelques reprises, est comparée à un oiseau en cage, la métaphore des ailes est également une figure stylistique qui apparaît de manière récurrente dans l'imaginaire de la *fugitive*, ce que montrent les chapitres subséquents.

Symbole de liberté, la bicyclette constitue surtout une menace, puisqu'elle rend possible la fuite : au cours du récit, le fantôme d'Albertine en cycliste surgit, de temps à autre, à la conscience du narrateur. Plus qu'une simple hallucination ou un mirage, cette apparition constitue un présage des événements à venir dans *Albertine disparue* (1925), soit la fuite précipitée de la jeune fille²⁰⁴, départ en quelque sorte inévitable. Entre elle et le narrateur, il existe une différence irréconciliable, la mobilité s'opposant à la fixité, le dynamisme à la passivité, le nomadisme à la sédentarité, l'énergie cinétique à l'inertie²⁰⁵. Ainsi, bien que l'Albertine du présent soit un « êtr[e] en prison » (*P*, 85), l'image de la cycliste en

²⁰¹ Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 135.

²⁰² Voir *ibid.*, p. 136.

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ « “Ce matin, à huit heures, Mlle Albertine m'a demandé ses malles, j'osais pas y refuser, j'avais peur que Monsieur me dispute si je venais l'éveiller. J'ai eu beau la catéchiser, lui dire d'attendre une heure parce que je pensais toujours que Monsieur allait sonner. Elle n'a pas voulu, elle m'a laissé cette lettre pour Monsieur, et à neuf heures elle est partie” » (*P*, 399).

²⁰⁵ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 44.

mouvement, de cet « êtr[e] de fuite » (*P*, 85), s'impose toujours et persiste dans la mémoire de Marcel :

Et c'était une chose curieuse comme, à travers les murs de sa prison, le destin qui transforme les êtres avait pu passer, la changer dans son essence même, et de la jeune fille de Balbec faire une ennuyeuse et docile captive. [...] Ce n'était plus la même Albertine, parce qu'elle n'était pas, comme à Balbec, sans cesse en fuite sur sa bicyclette, introuvable à cause du nombre de petites plages où elle allait coucher chez des amies et où, d'ailleurs, ses mensonges la rendaient plus difficile à atteindre ; parce qu'enfermée chez moi, docile et seule, elle n'était même plus ce qu'à Balbec, même quand j'avais pu la trouver, elle était sur la plage, cet être fuyant, prudent et fourbe (*P*, 357).

L'opposition entre « prisonnière » et « fugitive », sous-entendue dans la première partie de l'œuvre, se cristallise dans ce passage. Les deux visages d'Albertine y sont clairement identifiés, chacun étant associé à des lieux, des temporalités et des caractéristiques lui étant propres. Dans l'appartement parisien du narrateur, qualifié de « prison », elle adopte le rôle de captive. Cette transformation, qui la conduit du statut de jeune fille moderne, faisant fi des conventions et se promenant à Balbec comme si elle en était la reine, à celui de jeune fille idéale, respectant les limites qui lui sont imposées, est également exprimée dans un passage où Albertine joue du piano. Dans cette scène, l'instrument devient symbole de séquestration²⁰⁶ et s'oppose à la bicyclette, symbole de liberté :

Ses belles jambes, que le premier jour j'avais imaginées avec raison avoir manœuvré pendant toute son adolescence les pédales d'une bicyclette, montaient et descendaient tour à tour sur celles du pianola [...]. Ses doigts jadis familiers du guidon se posaient maintenant sur les *touches* comme ceux d'une sainte Cécile » (*P*, 368).

Le retour à la norme bourgeoise l'oblige à délaissier les pédales de son vélo pour celles du piano, le guidon pour les touches ; la mobilité d'autrefois, qui animait tout son corps, est dorénavant limitée à ses mains se déplaçant sur le clavier. Assise au piano, elle est entièrement livrée à l'œil (et à la surveillance) du narrateur, qui peut l'observer à sa guise. Ainsi enfermée, immobilisée pour mieux être admirée, elle perd les qualités qui la définissaient jadis, le dynamisme, l'énergie et la spontanéité qui la caractérisaient à Balbec, ses moindres mouvements étant réglés comme une horloge. Elle correspond à l'idéal de la jeune fille bien

²⁰⁶ Voir Una Brogan, *op. cit.*, p. 129.

élevée, passive et docile, tandis qu'à Balbec, lieu qui semble obéir à des règles différentes de celles de la ville, elle était tout à fait moderne, car mobile et fuyante. « Sans cesse en fuite sur sa bicyclette » (*P*, 357), en cette formule est condensée l'essence de l'Albertine d'autrefois, celle qui, libre, errait au bord de la mer alors que le vent, doucement, gonflait ses vêtements.

« “Mademoiselle Albertine est partie” » (*AD*, 3), tels sont les mots qui, dans l'incipit d'*Albertine disparue*, confirment la fuite de la prisonnière. La jeune fille s'est évadée de la prison construite spécifiquement pour son usage, confirmant par là son statut de *fugitive*, annoncé par le narrateur dans le tome précédent à l'aide de la métaphore des ailes : « À ces êtres-là, à ces êtres de fuite, leur nature, notre inquiétude attachent des ailes. Et même auprès de nous, leur regard semble nous dire qu'ils vont s'envoler » (*P*, 84). Pour échapper à l'environnement étouffant au sein duquel elle a été confinée, la jeune fille pose un geste précis, celui de « sortir », action qui a été présentée comme essentielle à l'obtention d'une forme d'indépendance. Cette liberté, elle l'obtient aux dépens du narrateur, qui fait peser sur elle sa jalousie malade : « Toute femme sent que plus son pouvoir sur un homme est grand, le seul moyen de s'en aller, c'est de fuir. Fugitive parce que reine, c'est ainsi » (*AD*, 9). Dans ce passage, la fuite est présentée comme un acte de résistance, comme une action qui s'oppose à une autre. Car si, chez Proust, la femme détient un pouvoir sur l'homme, celui-ci déploie en retour une force équivalente afin de la retenir. Le terme « fugitive » témoigne bien de la nature particulière du geste posé, celui-ci découlant d'une situation ou d'un contexte difficile. En posant ce geste, Albertine espère-t-elle recouvrer son existence antérieure ? Pour ainsi revivre le passé, il aurait été nécessaire de se réattribuer le statut de cycliste, car rouler à vélo, c'est réintégrer le temps des vacances d'été, c'est occuper à nouveau l'espace de la plage ensoleillée, c'est redécouvrir le plaisir et l'insouciance des jours passés, les moments heureux entre amies. Mais là n'est pas la stratégie employée par la jeune fille. Les seules mentions du vélo, dans cette œuvre, concernent les pensées du narrateur et ne renvoient donc pas à des actions posées par Albertine après son départ : « Les noms de ces stations, Apollonville..., devenus si familiers, si tranquillissants [...] maintenant que je pensais qu'Albertine avait habité l'une, s'était promenée jusqu'à l'autre, avait pu aller souvent en bicyclette à la troisième » (*AD*, 100). La cycliste n'existe plus qu'en souvenir, car elle n'a jamais quitté Balbec.

Si le décès d'Albertine, annoncé dès le premier chapitre d'*Albertine disparue*, par l'intermédiaire d'un télégramme de Mme Bontemps, suscite le désarroi chez le narrateur, la cause de sa mort, elle, provoque la surprise chez le lecteur : « Elle a été jetée par son cheval contre un arbre pendant une promenade » (*AD*, 58). À l'annonce de cette tragédie, il est possible de se demander si un tel incident aurait pu se produire à vélo et la réponse qui s'impose alors, presque d'elle-même, est négative. Car la bicyclette n'aurait pas trahi la confiance qu'Albertine portait en elle. Plus encore, il aurait été contre nature, pour Albertine, de faire preuve de gaucherie à vélo, tant elle est en contrôle de ce moyen de locomotion. Elle fait preuve d'une grande aisance physique²⁰⁷ quand elle se déplace, ses mouvements sont maîtrisés et l'équilibre sur sa machine est maintenu. Se mouvoir avec grâce est dans sa nature, comme elle l'est pour les autres jeunes filles de la bande de Balbec. Leur « beauté fluide, collective et mobile » (*OJF*, 356) contraste avec la « titubation » (*OJF*, 355) et les maladresses des autres passants, augmentant d'autant plus leur pouvoir de fascination auprès du narrateur : « [L]es fillettes que j'avais aperçues, avec la maîtrise des gestes que donne un parfait assouplissement de son propre corps [...], venaient droit devant elles, sans hésitation ni raideur, exécutant exactement les mouvements qu'elles voulaient » (*OJF*, 355). Ceux des danseuses s'adonnant à une rigoureuse chorégraphie, leurs mouvements élégants s'harmonisent et se répondent, rendent compte de leur nature de sportives. En ce sens, il apparaît significatif qu'Albertine ait été victime d'un accident équestre et non d'une chute à bicyclette. Plutôt que de périr aux mains de l'alliée de sa fuite, dont elle détient un parfait contrôle, elle est tuée par le cheval, forme de locomotion désuète appartenant toute entière au temps révolu de la bourgeoisie et de l'aristocratie²⁰⁸. La bicyclette lui a été fidèle jusqu'à la fin.

²⁰⁷ Voir Françoise Gaillard, « À l'ombre des jeunes filles en vélo ou l'invention de la jeunesse », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 83. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/gaillard.pdf, consulté le 14 octobre 2016.

²⁰⁸ Voir Una Brogan, *op. cit.*, p. 130.

3.2 L'« expérience de la modernité »

Difficile d'imaginer Albertine sans sa bicyclette, tant elle apparaît comme un attribut de la jeune fille, voire comme un prolongement de son corps en mouvement. Impossible, également, de penser la question des *fugitives* sans s'interroger sur la machine, celle-ci apparaissant comme la condition nécessaire à la fuite effectuée par les figures du corpus, mais aussi comme l'un des thèmes majeurs de la modernité : « *[The machine] is as central to the modern mind as the shield of Achilles to the Iliad*²⁰⁹ ». Malgré les facteurs qui concourent à les éloigner des innovations de leur époque, dont les efforts déployés par les courants réfractaires de la société, les femmes ne peuvent demeurer complètement à l'écart de la machine, dont l'influence ne cesse de croître depuis le début de la Révolution industrielle. Employée à petite comme à grande échelle, elle prend une place de plus en plus prégnante dans la vie des contemporains, ce qui provoque chez eux la fascination, quand ils s'émerveillent par exemple des prodiges de l'électricité, comme l'angoisse, lorsqu'ils craignent que le contact prolongé avec la machine ne fasse d'eux des automates²¹⁰. Dans la littérature et la production artistique de l'époque, ce sont d'ailleurs surtout les femmes qui ont fait les frais de cette influence de la mécanique. Du côté des surréalistes – lorsqu'on pense par exemple à la *Femme chancelante* (1923) de Max Ernst ou au quadriptyque *Érotique voilée* (1933) de Man Ray –, et dans l'univers publicitaire où elles héritent d'une fonction décorative, les femmes apparaissent sous diverses formes, allant de la « fée électricité » à celles de poupées vivantes, de mannequins animés, de sirènes séduisantes ou d'androïdes exotiques²¹¹, tant de métamorphoses qui traduisent surtout les peurs et les fantasmes des hommes²¹². Ainsi sont nées des Galatée nouvelles, rêvées par des Pygmalion qui n'étaient plus sculpteurs, mais peintres, photographes et écrivains. À l'opposé de ce discours façonné par les marqueurs conventionnels de la féminité, il existe également des textes et des images qui remettent en question ces stéréotypes

²⁰⁹ Sara Danius, « Technology », dans David Bradshaw et Kevin J. H. Dettmar (dir.), *A Companion to Modernist Literature and Culture*, Malden, Blackwell Publishing, 2006, p. 76.

²¹⁰ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. XIV-XV.

²¹¹ Voir *ibid.*, p. 17.

²¹² Voir *ibid.*, p. XV.

culturels²¹³ en permettant aux femmes de redessiner leur corps, redéfinir leur rôle et se façonner une nouvelle identité²¹⁴ grâce à l'usage de la machine, qui n'est dans ce contexte plus un vecteur d'aliénation, mais de transformation.

Si les représentations de *fugitives* suivent ces deux tendances, la seconde m'apparaît plus susceptible de nourrir mon propos, dans la mesure où elle ne se contente pas de reconduire des idées largement véhiculées. Néanmoins, il est nécessaire d'explorer l'une comme l'autre de ces voies, de façon à tracer un portrait des *fugitives* qui soit représentatif du paysage littéraire et artistique de la période étudiée. La bicyclette, l'automobile et l'avion sont ainsi considérés comme des machines à part entière pour deux raisons, ce qui permet de les inscrire dans la durée, c'est-à-dire dans l'histoire des relations entre les femmes et la technologie. D'une part, il faut considérer que ces outils correspondent, par leur fonctionnement, à la définition communément donnée à la machine, entendue comme un objet qui effectue une tâche en transformant de l'énergie ou un « instrument propre à communiquer du mouvement, ou à saisir et prendre, ou à mettre en jeu quelque agent naturel, comme le feu, l'air, l'eau, etc.²¹⁵ » De façon à propulser son usager vers l'avant, la bicyclette convertit la force humaine en énergie cinétique, alors que l'automobile et l'avion comptent plutôt sur la puissance mécanique du moteur afin de se mettre en mouvement. D'autre part, malgré leurs différences, tous ont été perçus à leur époque, tant dans les ouvrages savants que dans les textes de fiction, comme des machines : le terme y est employé de manière récurrente. Même à leurs débuts, il semble exister un consensus à l'endroit de la nature de ces outils de locomotion, ce dont témoigne un extrait du *Manuel du vélocipède* de Richard Lesclide (dit Le Grand Jacques), publié en 1869 : « Dans cette série, nous distinguerons une classe spéciale, renfermant les machines destinées à imiter le cheval ou à le remplacer, machines mues par la seule force humaine. Cette définition nous ouvre une galerie qui commence au bâton pour aboutir au Vélocipède²¹⁶ ». Remplacer le cheval, qui a longtemps été maître des routes, là est bien la vocation de la bicyclette, l'automobile et l'avion. Pour y arriver, ces moyens de locomotion

²¹³ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. 43.

²¹⁴ Voir *ibid.*, p. 44.

²¹⁵ Définition tirée du Littré : <http://www.littre.org/definition/machine>, consulté le 25 avril 2017.

²¹⁶ Richard Lesclide, *Manuel du vélocipède*, illustré par Émile Benassit, Paris, Librairie du Petit Journal, 1869, p. 39.

peuvent compter sur leur prodigieuse vitesse, qui leur confère un redoutable avantage sur leurs proches concurrents.

Dans *L'invention de la vitesse*, Christophe Studeny affirme : « À la fin du XIX^e siècle, la mobilité publique, massive, déployée par le chemin de fer et les transports en commun est amplifiée par le besoin d'une locomotion libre et autonome qu'exige une population toujours plus avide d'horizons individuels, désireuse de fuir à son gré sur des roues rapides²¹⁷ ». Après le train, qui avait jadis « échauff[é] les imaginations²¹⁸ », c'est en la bicyclette, l'automobile et l'avion que les contemporains découvrent de nouveaux remèdes à leur lenteur²¹⁹ et à leur ennui. Grâce à ces véhicules perfectionnés, la vitesse gagne en notoriété et devient un incontournable sujet de discussion dans les journaux, qui vont même jusqu'à parler de la vélocité en termes de culte ou de « religion »²²⁰, ainsi que dans les milieux bourgeois et mondains, seuls à pouvoir s'offrir ce nouveau luxe. Reprenant à son compte les propos d'Aldous Huxley, connu pour son roman d'anticipation dystopique *A Brave New World* (1932), le critique Enda Duffy affirme que la vitesse est le seul véritable nouveau plaisir inventé par la modernité²²¹. Tant le développement des moyens de transport individualisés que l'avènement des images animées au cinéma et la mécanisation du travail contribuent à susciter, chez les contemporains, une hypersensibilité au mouvement et une conscience accrue du tempo rapide qui anime le monde moderne²²². Objet de discours, luxe, plaisir, symbole de la modernité, la vitesse est placée au centre des préoccupations des contemporains : elle génère des répercussions tant sur le plan individuel, par la transformation des habitudes des citoyens, que collectif, puisque la circulation dans les grandes capitales « s'accélère, s'agite et s'engorge²²³ ». Si plusieurs préfèrent observer ces phénomènes à distance, il n'en va pas de même des pionniers qui se lancent rapidement à la conquête de la terre et du ciel. Car eux, c'est jusque dans leur corps qu'ils ressentent le frisson de la vitesse, l'expérience ne se limitant

²¹⁷ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 291.

²¹⁸ *Ibid.*, p. 230.

²¹⁹ Je me permets ici de paraphraser l'écrivain Maurice Leblanc. Voir Maurice Leblanc, *Voici des ailes*, dessins de Lucien Métivet, Paris, Paul Ollendorff, 1898, p. 77

²²⁰ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 7.

²²¹ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 3.

²²² Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 12.

²²³ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 279.

pas à leur œil. Là se situe l'intérêt d'étudier des témoignages produits par de « véritables » *fugitives*, puisqu'ils rendent compte de la manière dont le phénomène vécu est représenté, traduit en mots et en images.

De plus, sans nier les ressemblances qui unissent l'expérience à laquelle se soumettent les usagers des moyens de transport collectifs et ceux qui choisissent une machine individualisée, ni le rôle décisif joué par le train, le tramway ou le métro dans l'accès des femmes à l'espace public²²⁴, ce sont bel et bien les conductrices et non les passagères qui m'intéressent dans cette thèse. Alors que les premières adoptent une attitude passive par rapport au véhicule qui les transporte, puisqu'elles se laissent guider par son mouvement, les secondes détiennent le contrôle sur les allées et venues de leur machine. Elles refusent donc d'être reléguées au siège passager, comme c'est souvent le cas à l'époque. En effet, il s'agit là de la place « naturelle » de la femme, les commandes étant placées entre les mains d'un homme qui « assure la direction (choix de la route) ainsi que la protection physique (action sur le volant) de sa compagne²²⁵ ». Même la bicyclette ne fait pas toujours exception à cette tendance : en tandem, la femme se retrouve à l'arrière, là où il lui suffit de pédaler sans s'inquiéter de la route à suivre. Il existe ainsi, entre la passagère et la conductrice, une différence fondamentale, qui s'incarne dans le rapport de force qui l'unit à son véhicule : alors que l'une apparaît comme l'esclave de sa machine, l'autre en est la maîtresse. S'installer derrière le guidon d'une bicyclette, le volant d'une automobile ou le manche à balai d'un avion, lorsqu'on est une femme, c'est se donner le droit de « fuir à son gré », pour reprendre la formule de Christophe Studeny, de choisir sa destination, malgré les résistances qui s'imposent lorsqu'on presse sur l'accélérateur.

Rappelons que l'imaginaire de la vitesse, comme celui de la machine, s'invente à partir d'un point de vue masculin. Pour la contrôler, il faut d'abord la posséder. Dans ce nouvel âge

²²⁴ Au cours du XIX^e siècle, tant en France qu'aux États-Unis et en Angleterre, le développement du transport en commun peu coûteux favorise la présence des femmes dans l'espace public. Cette présence accrue des femmes dans les tramways, le train et le métro, qui sont des espaces mixtes, a suscité de multiples craintes, notamment en ce qui concerne les relations appropriées entre les sexes. Malgré ces inconvénients, le transport collectif a permis aux femmes de se mettre en mouvement, que ce soit par nécessité ou par plaisir. Voir Ana Parejo Vadillo, « Poetics on the Line : The Effect of Mass Transport in Urban Culture », dans Helena Miche et Ronald R. Thomas (dir.), *The Transformation of Space From the Victorian Age to the American Century*, New Brunswick, Rutgers University Press, coll. « Nineteenth-Century Geographies », 2003, p. 238.

²²⁵ Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 45.

marqué par la consommation de masse, même la vitesse est marchandable²²⁶. Normal, puisqu'elle est rendue possible par des biens comme les véhicules de transport, qui ne sont pas d'emblée accessibles à tous, que ce soit pour des raisons financières, ce qui fait entrer en jeu la question de la classe sociale, mais également en raison d'une forme de « sexisme » inhérente à la culture de la vitesse²²⁷. Pour les femmes, qui sont culturellement considérées comme étant inaptées à l'usage de la technologie, voire pathologiquement aliénées et déconnectées par rapport à l'ère industrielle²²⁸, l'accès à des instruments permettant de vivre ce plaisir nouveau est restreint. Plus encore, la rapidité apparaît comme une source extraordinaire de pouvoir individuel²²⁹, en raison de son influence sur la construction du temps et de l'espace, ce qui la place d'abord dans les mains des plus privilégiés de la société. En ce sens, il est possible d'affirmer, à l'instar d'Enda Duffy qui se base lui-même sur les travaux de Michel Foucault, d'Henri Lefebvre et de Paul Virilio, que la vitesse est politique²³⁰, puisqu'elle a un impact direct sur les rapports que les contemporains entretiennent avec l'espace et le temps, qui sont eux-mêmes essentiels à l'organisation de la vie sociale.

Si le premier a été largement abordé jusqu'à présent, puisqu'il a été question de sa conquête et des différentes manières dont la « femme moderne » l'investit de sa présence, le second n'a pour sa part pas bénéficié du même traitement. Systématiquement évacué des études critiques, il est pourtant essentiel, au même titre que son « frère », à la réflexion sur la modernité, comme le soulignent Roger Friedland et Deirdre Boden dans l'introduction de *NowHere. Space, Time and Modernity*²³¹. Au cours de cette période, les contemporains sont confrontés à une perte de leurs repères « traditionnels » : les rapports au temps et à l'espace sont radicalement transformés par les avancées technologiques, dont le développement du chemin de fer : « *With the railroads, space was conquered and time standardized*²³² ». En ce sens, les moyens de transport, puisqu'ils influencent directement cette reconfiguration, apparaissent comme des vecteurs privilégiés pour (re)penser l'expérience de la modernité. La

²²⁶ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 7-8.

²²⁷ Voir *ibid.*, p. 7-8.

²²⁸ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. XI.

²²⁹ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 8.

²³⁰ Voir *ibid.*, p. 19.

²³¹ Voir Roger Friedland et Deirdre Boden (dir.), *op. cit.*, p. 1.

²³² *Ibid.*, p. 8.

présence de plus en plus prégnante de la vitesse dans le quotidien a pour conséquence directe de modifier le rapport des individus au « ici » et au « maintenant ». Être à la fois nulle part et partout à la fois²³³, vivre pleinement l'instant présent tout en étant soumis au rythme de l'horloge²³⁴, telles sont les nouvelles façons d'être au monde. À ces impacts s'ajoutent les conséquences sur l'organisation de la vie sociale²³⁵, celle-ci étant façonnée en partie par les concepts de temps et d'espace qui, quoiqu'ils puissent sembler arbitraires²³⁶, sont de puissants outils de régularisation et de contrôle de l'activité humaine²³⁷. Ainsi, outre l'espace, scindé entre la sphère privée (associée historiquement au féminin, à la famille et à l'intimité) et la sphère publique (lieu du masculin, du travail, de la politique et de la norme), c'est le temps qui est soumis à une division d'ordre social et sexuel.

Plus qu'une notion abstraite, qui ne peut ni être touchée ni être vue, le temps est une construction culturelle, façonnée en fonction des usages, des valeurs et des idéologies d'une société donnée²³⁸. Il peut ainsi exercer différemment son influence en fonction du sexe, mais aussi de la race et de la classe sociale d'un individu²³⁹. Selon Patricia Murphy, il aurait même permis à la société victorienne de renforcer les frontières entre le « masculin » et le « féminin »²⁴⁰, la scission étant justifiée par l'existence d'un « ordre naturel du temps »²⁴¹ :

*Based on prevalent and positive views of history, progress, Christianity and evolution, this temporal order was constructed by Victorians to cope with the relentless and unnerving pace of change brought by myriad scientific, technological, material, and philosophical developments throughout the century*²⁴².

Ce système de pensée était, bien entendu, façonné et renforcé par le masculin, puisque c'est à lui que sont rattachés les domaines mentionnés dans la citation précédente, soit l'histoire, l'évolution et la religion. Empruntant aux idées de Julia Kristeva, Patricia Murphy considère

²³³ Voir Roger Friedland et Deirdre Boden (dir.), *op. cit.*, p. 6.

²³⁴ Voir Patricia Murphy, « Introduction : Victorian Temporality and the New Woman », *Time is of the Essence. Temporality, Gender, and the New Woman*, Albany, State University of New York Press, 2001, p. 13.

²³⁵ Voir Roger Friedland et Deirdre Boden (dir.), *op. cit.*, p. 7.

²³⁶ Voir *ibid.*, p. 22.

²³⁷ Voir *ibid.*, p. 29.

²³⁸ Voir Patricia Murphy, *op. cit.*, p. 28.

²³⁹ Voir *ibid.*

²⁴⁰ Voir *ibid.*, p. 23.

²⁴¹ Voir *ibid.*, p. 3.

²⁴² *Ibid.*, p. 3-4.

qu'à l'homme correspond une conception linéaire du temps, qui se présente sur un axe horizontal : le temps se déploie, progresse d'un point à un autre, du passé vers le futur. Temps ordonné et logique, il permet à la civilisation de se concevoir d'un point de vue ontologique²⁴³. Pour sa part, la femme est liée le plus souvent à un temps cyclique, synonyme de répétition, qui n'est pas sans évoquer sur le plan conceptuel le cercle domestique dont il a été question en parlant de l'espace, les deux ayant la capacité de restreindre les libertés, tout mouvement apparaissant alors, paradoxalement, comme un frein à la progression naturelle de la civilisation²⁴⁴.

Durant le XIX^e et jusqu'au début du XX^e siècle, le temps se présente donc comme un concept genré. Parmi toutes les conséquences que peut avoir cette conceptualisation du temps, il faut souligner qu'elle contribue à écarter les femmes de la modernité ; en tant que gardiennes de la tradition²⁴⁵, elles sont associées au passé plus qu'au progrès. Faire usage d'un moyen de transport, qui perturbe profondément le rapport au temps, apparaît comme une manière pour les *fugitives* d'introduire un « flou cinétique », pour reprendre le vocabulaire photographique, au sein de leur existence. Grâce à la bicyclette, l'automobile et l'avion, elles peuvent échapper à la routine qui scande leur vie. Au même titre que l'espace, façonné par des enjeux de pouvoir, le temps est à l'origine d'une forme d'exclusion du féminin. Lorsqu'il est utilisé par les cyclistes, les chauffeuses et les pilotes, il prend ainsi les allures d'un « instrument de pouvoir »²⁴⁶, puisqu'il peut être manipulé afin de remettre en question un certain ordre social. Affronter le temps, qui immobilise son existence, voilà l'une des actions entreprises par la *fugitive*, action qui la distingue profondément des sportives, des voyageuses et des flâneuses, en plus de lui permettre de faire *directement* l'« expérience de la modernité », dans ces aspects positifs comme négatifs, celle-ci étant faite d'ambivalences.

Des forces opposées la composent, et, à la manière de deux aimants qui se repoussent, les contemporains ne peuvent choisir le sentiment qu'ils ressentent à son égard, ce que laisse entendre Marshall Berman dans l'introduction de *All That Is Solid Melts Into Air* (1982) : « To

²⁴³ Voir Patricia Murphy, *op. cit.*, p. 26.

²⁴⁴ Voir *ibid.*, p. 6.

²⁴⁵ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 2.

²⁴⁶ Voir Patricia Murphy, *op. cit.*, p. 28.

*be modern is to live a life of paradox and contradiction*²⁴⁷ ». Les critiques s'accordent au sujet de cette dimension paradoxale de la modernité. Selon eux, les multiples changements provoqués par ce qui a été appelé la « modernisation » ont suscité, chez les individus, un ensemble disparate de réactions qui s'opposaient bien souvent l'une à l'autre²⁴⁸ : sentiment de nostalgie par rapport au passé ou espoir en l'avenir²⁴⁹, célébration de l'âge technologique ou condamnation de celle-ci, inquiétude face à la perte des régimes culturels traditionnels ou fébrilité par rapport au progrès²⁵⁰. Les thèmes et phénomènes participant de la modernisation, dont la machine, la vitesse, l'industrialisation, l'accélération du rythme de la vie, l'avènement d'une culture de masse, ont été, à l'instar de tout progrès, à l'origine de questionnements quant à leurs conséquences potentielles sur la société. Participent-ils à l'amélioration de la condition humaine ou, au contraire, lui nuisent-ils ? Si certains contemporains ont l'impression qu'ils détonnent au sein de ce nouveau monde, d'autres l'adoptent immédiatement. Ils s'adaptent à son rythme effréné, voyant même en lui l'opportunité de transformer leur existence : « *To be modern is to find ourselves in an environment that promises us adventure, power, joy, growth, transformation of ourselves and the world – and, at the same time, that threatens to destroy everything we have, everything we know, everything we are*²⁵¹ ». Au sein de cette atmosphère où règnent l'agitation, l'effervescence et la turbulence²⁵², les moyens de transport trouvent naturellement leur place, étant eux-mêmes à l'origine d'une forme de polarisation, puisqu'ils suscitent chez leurs usagers des réactions allant du plaisir à l'effroi, mais aussi parce qu'ils constituent l'un des facteurs qui génèrent ce que Marshall Berman appelle le « *maelstrom*²⁵³ » de la modernité. Ils participent directement de cet univers qui, aux yeux des contemporains, apparaît comme susceptible de les désorienter, voire de provoquer chez eux une sensation de vertige²⁵⁴, de ce paysage incroyablement dynamique où la fumée des locomotives se confond avec celle des usines qui tournent à plein régime, où les chevaux doivent dorénavant rivaliser

²⁴⁷ Marshall Berman, *op. cit.*, p. 13.

²⁴⁸ Voir Rita Felski, *op. cit.*, p. 15.

²⁴⁹ Voir Susan Stanford Friedman, « Periodizing Modernism », *loc. cit.*, p. 434.

²⁵⁰ Voir Malcolm Bradbury et James McFarlane, *op. cit.*, p. 46.

²⁵¹ Marshall Berman, *op. cit.*, p. 15.

²⁵² Voir *ibid.*, p. 18.

²⁵³ *Ibid.*, p. 15.

²⁵⁴ Voir *ibid.*, p. 18.

avec divers engins pour une place sur les routes bondées, où l'information circule plus vite qu'elle ne se crée et où les représentations se confondent avec la réalité. À ce sujet, il convient d'ouvrir une parenthèse par rapport à la question de la vision et du rôle qu'elle joue à l'époque moderne.

Dans *La Société du Spectacle*, Guy Debord dit : « Toute la vie des sociétés dans lesquelles règnent les conditions modernes de production s'annonce comme une immense accumulation de *spectacles*. Tout ce qui était directement vécu s'est éloigné dans une représentation²⁵⁵ ». Fort critique à l'égard de ce phénomène, qu'il considère comme le produit du capitalisme, le critique situationniste pose l'importance du rôle joué par l'image dans les sociétés modernes. Ce n'est pas l'aspect politique de sa réflexion qu'il m'importe de souligner, mais plutôt le constat qu'il pose : dans un monde où l'image se démultiplie à l'infini, il devient difficile de départager la réalité et l'artifice. Selon Vanessa R. Schwartz, il s'agit d'un phénomène dont l'émergence peut être retracée au XIX^e siècle : « *One of the pleasures of modern life [...] was the collective participation in a culture in which representations proliferated to such an extent that they became interchangeable with reality*²⁵⁶ ». À l'époque, l'invention de la lithographie et de la photographie, l'émergence de la presse illustrée et de l'affiche publicitaire, l'essor des grands magasins qui sollicitent le regard des passants en décorant leurs vitrines, le développement de l'industrie du loisir et du spectacle, la vogue des divertissements optiques (panoramas, dioramas, fantasmagories et lanternes magiques), constituent des facteurs qui contribuent à étendre de façon considérable le champ du visible²⁵⁷. À ces phénomènes s'ajoutent, au début du XX^e siècle, l'avènement des enseignes lumineuses et du cinéma, autres technologies interpellant l'œil. Tous ces éléments, qui constituent autant de formes de médiations s'interposant entre les individus et le monde, occupent une place de plus en plus prégnante dans l'existence des contemporains. En conséquence, leur quotidien est vécu à la façon d'un spectacle²⁵⁸ dont ils sont à la fois les participants et les témoins : « *Whether a "frenzy of the visible", or "an immense accumulation*

²⁵⁵ Guy Debord, *La Société du Spectacle*, Paris, Gallimard, 1992 [1967], p. 15.

²⁵⁶ Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities*, *op. cit.*, p. 10.

²⁵⁷ Voir Anne Friedberg, « The mobilized and virtual gaze in modernity. Flâneur/Flâneuse », dans Nicholas Mirzoeff (dir.), *The Visual Culture Reader*, Londres et New York, Routledge, 1998, p. 253.

²⁵⁸ Voir Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities*, *op. cit.*, p. 11.

of spectacles”, *everyday life was transfigured by the “social multiplication of images”*²⁵⁹ ». Les représentations visuelles gagnent une telle importance qu’elles remettent en question l’hégémonie de la culture écrite qui prévalait dans les sociétés occidentales²⁶⁰. Les *fugitives* participent pleinement de cette logique spectaculaire. Produits du social et de la culture, elles s’érigent aussi à la fois comme objets et sujets de représentations : objets, puisque les artistes l’exposent dans leurs œuvres comme une marchandise dans la vitrine d’un magasin, et sujets, puisqu’elles s’exposent à l’occasion de manière consciente, ce qui leur permet de contrôler l’image qu’elles projettent en société.

Contrôler une machine, expérimenter la vitesse, vivre dans un espace-temps *autre* et participer à la société spectaculaire constituent les facteurs qui permettent à la *fugitive* de s’imposer comme un être à part au sein du théâtre de personnages féminins qui peuplent alors l’imaginaire. Or, si elle apparaît ainsi comme une femme tout à fait « moderne », le terme n’ayant alors plus uniquement le sens d’« émancipée », c’est bien en raison de son utilisation de la bicyclette, l’automobile ou l’avion, des objets qui rendent possible la corrélation des trois phénomènes identifiés précédemment. Plus que tout, il s’agit d’instruments qui rendent possible l’« expérience de la modernité », dont j’ai ici esquissé les contours. Les moyens de transport individualisés, sans leurs usagers, ne sont cependant que des objets immobiles : pour démarrer, il leur faut une *fugitive*.

3.3 La *fugitive*, paramètres d’une définition

Sortir. Voilà le verbe qui, tel un leitmotiv, est réapparu à maintes reprises afin de définir la *fugitive*. Plus qu’un cercle, c’est véritablement une sphère qui se déploie autour de cette « femme moderne », car ce sont aux frontières du temps comme de l’espace qu’elle se bute lorsqu’elle enfourche son vélo, s’assoie derrière le volant de son automobile ou prend les commandes de son avion. En repoussant les frontières qui contraignent son existence, la *fugitive* s’offre la possibilité d’un avenir différent. Si l’émancipation et la liberté constituent, pour elle, les conséquences de sa mobilité, qu’est-ce qui la pousse ainsi à prendre la fuite ?

²⁵⁹ Anne Friedberg, *op. cit.*, p. 253.

²⁶⁰ Voir Nicholas Mirzoeff, « What is visual culture ? », dans Nicholas Mirzoeff (dir.), *op. cit.*, p. 5.

Est-ce un pur désir de liberté ? Une volonté d'obtenir son indépendance ? Derrière ce geste se cache-t-il des secrets plus sombres ?

À la lecture des œuvres du corpus, une tendance s'impose : celle qui fait des moyens de transport une sorte d'échappatoire, les femmes employant un véhicule pour se soustraire à une autorité, une forme de pouvoir ou une influence néfaste, comme c'est le cas pour Albertine dans *La Recherche*. Malgré la variété de ces situations conflictuelles, que l'on pourrait presque qualifier d'éléments déclencheurs, à la fois de la fuite et des péripéties du récit, les *fugitives* partagent un sentiment commun, un sentiment d'urgence, qui les pousse à l'action :

Plus que le voyage de consommation culturelle, nous intéresse ici le voyage-action, celui par lequel les femmes tentent une véritable « sortie » hors de leurs espaces et de leurs rôles. Pour cette transgression, il faut une volonté de fuite, une souffrance, le refus d'un avenir insupportable, une conviction, un esprit de découverte ou de mission²⁶¹.

Michelle Perrot, bien qu'elle s'intéresse au voyage en général, et non spécifiquement à l'usage des transports, insiste sur les phénomènes à l'origine de la « sortie » dans l'espace. Plus encore, elle invite à considérer que les femmes qui posent un tel acte le font *en réponse* à un autre geste qui, lui, s'exerce à leurs dépens. Telle la loi de l'action-réaction, qui postule en physique que si un corps exerce une force sur un autre corps, ce dernier provoque sur le premier une force d'une même grandeur, mais dans la direction opposée, la *fugitive* échappe à ce qui la retient prisonnière en y appliquant la même intensité. Malgré ses efforts, cette force menace toujours de la rattraper. Car la *fugitive* est traquée, épiée, suivie à la trace, et il vaut mieux pour elle ne pas trop regarder en arrière, lors de sa course, au risque de tout perdre. Ne jamais cesser d'avancer, sans se retourner, voilà la bonne manière de procéder. Orphée en sait quelque chose. Oublier le passé et se précipiter vers l'avenir, qui se trace à l'horizon, telle est la voie à suivre. C'est donc animée d'un désir d'évasion, tant sur le plan physique qu'intellectuel, que cette dernière se met en mouvement. Elle espère, en posant un tel geste, pouvoir laisser en arrière, dans un nuage de poussière, cette image de soi immuable qui lui colle à la peau. Ainsi est-ce bien le terme « fuir », et non « sortir », qui reflète le mieux l'attitude adoptée par les figures du corpus, ce dernier ayant le désavantage d'évoquer une action neutre qui n'implique pas directement une forme de résistance, comme c'est le cas pour

²⁶¹ Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 484.

le premier terme. Fuir, c'est s'arracher à ce qui nous retient prisonnier, comme dans le cas d'Albertine, c'est un geste qui implique, de la part de celle qui s'évade, de briser le lien qui l'unit à des individus et à des règles, mais aussi aux espaces et aux temps qui leur sont liés. Bref, fuir, c'est entrer en rupture²⁶² avec un certain ordre social, ce qui ne se produit pas sans violence.

Au terme de cette première partie, au cours de laquelle ont été considérés les caractéristiques, les personnages, les thèmes et les phénomènes qui participent de l'univers de la *fugitive*, il est désormais possible de conceptualiser cette figure. En raison de la nature particulière du corpus, cette définition se veut « malléable », c'est-à-dire qu'elle se pose simplement comme un horizon sur lequel s'aligne la réflexion, et non pas comme un cadre rigide à l'intérieur duquel est confinée l'analyse. Il ne s'agit donc pas encore de définir les traits proprement littéraires ou iconographiques de la *fugitive*, mais plutôt de faire la synthèse des éléments soulignés dans les trois premiers chapitres. Voici le portrait de la *fugitive*, telle qu'elle apparaît à ce stade : contemporaine de la « femme moderne » et de ses deux principaux avatars, la *New Woman* et la *garçonne*, la *fugitive* est une figure qui émerge à la fin du XIX^e siècle dans les grands centres urbains du monde occidental et dont l'influence, tant sur le discours social que sur l'imaginaire collectif, se prolonge jusqu'au milieu du XX^e siècle. Reconnue pour son usage des moyens de transport individualisés tels la bicyclette, l'automobile et l'avion, instruments de transport d'un genre nouveau qui soulèvent tant la critique que les éloges dans la société, elle vit au rythme de son époque. Propulsée par la vitesse de la machine qu'elle maîtrise, elle fait non seulement l'« expérience de la modernité » d'une manière directe, mais elle s'offre également la possibilité de réinventer, voire de réécrire sa vie sur les routes de la terre et du ciel, qui lui servent alors de terrains d'expérimentations. Il faut rappeler que, si certaines *fugitives* n'existent que sous la forme de personnages de fiction, d'autres appartiennent à l'Histoire en tant que pionnières. Ces femmes réelles qui ont inspiré les artistes de l'époque ont non seulement été des témoins privilégiés de l'avènement des transports modernes, mais elles ont également manœuvré des véhicules par elles-mêmes. Dans les œuvres qu'elles ont consacrées à leurs exploits, l'expérience de la modernité est filtrée par

²⁶² Voir Michelle Perrot, « Sortir », *op. cit.*, p. 480.

leur regard, traduite sous une forme matérielle alors qu'elle relève du domaine du sensible. Leur écriture constitue une voie d'accès directe à la relation que la *fugitive* entretient avec sa propre image de soi, avec autrui et avec son environnement (immédiat, celui du milieu d'où elle est originaire, comme élargi, là où l'emporte son véhicule), tous étant profondément bouleversés par l'arrivée des moyens de transport individualisés.

La *fugitive*, il faut le souligner, est une créature aux multiples visages. Parfois faite de chair et d'os, elle fait le plus souvent l'objet d'une *représentation*, tant sous forme écrite qu'iconographique. Texte et image contribuent à façonner son identité et s'influencent réciproquement, tant et si bien qu'il apparaît impossible de les considérer l'un sans l'autre. Vitrites à travers lesquelles se manifestent et s'imposent les femmes en mouvement, elles contribuent à créer un effet de « miroir déformant » : concrètement, les *fugitives* sont beaucoup moins nombreuses que le laisse croire l'abondance de discours et d'œuvres picturales leur étant consacrées. L'imaginaire des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices se construit ainsi autour d'un réseau complexe d'influences, chacune des pièces assurant le bon fonctionnement du mécanisme. Or, si les multiples incarnations des femmes en mouvement empruntent ainsi des chemins différents, qui varient en fonction du genre de l'œuvre, du moyen de transport employé, de la forme (textuelle ou visuelle) empruntée, il subsiste entre elles une égalité sur la ligne de départ : c'est la même action qui donne le coup d'envoi à leur histoire.

Pour échapper au cercle qui la retient prisonnière, s'incarnant sur un axe temporel, celui de la répétition, et un axe spatial, celui de la sphère domestique, la *fugitive* fait le choix de partir. Fuir plutôt que simplement sortir, car son geste est posé en réaction à une forme d'autorité et de pouvoir. Son titre, la *fugitive* en hérite donc dès lors qu'elle franchit le seuil qui sépare son « chez soi » de la route, lieu ouvert de tous les possibles où elle peut redessiner son corps, redéfinir son rôle et recréer son identité. Là, elle cherche également à faire la conquête de la sphère publique, à l'instar de la sportive, la voyageuse et la flâneuse, qui la précèdent de quelques décennies. Partageant avec ces trois figures une volonté de s'imposer sur le territoire masculin, espace saturé de frontières visibles et invisibles, elle s'en distingue par la relation étroite qu'elle entretient avec la machine et la vitesse et par sa capacité à remettre en question une conception genrée du temps. Ces trois principaux facteurs, auxquels se greffe une constellation de thèmes et de phénomènes, constituent l'originalité de

l'imaginaire de la *fugitive*, qui apparaît comme un terreau fertile afin de repenser l'un des principaux phénomènes historiques de l'époque, soit la reconfiguration du « féminin » au début du XX^e siècle ainsi que la relation entre les femmes et la modernité.

C'est le signal du départ. Les cyclistes s'élancent, propulsées par la seule force de leurs jambes, les automobilistes font rugir leur moteur et les aviatrices s'élèvent dans le ciel. À l'ombre de ces jeunes femmes en fuite, quelques curieux observent avec attention : ils s'emploient à capturer leur essence, à tracer les contours de leur silhouette, bref, à les représenter telles qu'ils croient les voir. Ces différentes visions de la *fugitive* occuperont dorénavant la réflexion. Après tout, puisqu'il faut bien dépasser le simple stade de la conceptualisation, passer de la théorie à la pratique, la définition donnée de cette figure doit être confrontée à l'analyse concrète des œuvres du corpus. Les cyclistes, les automobilistes et les aviatrices occuperont successivement le propos. Il s'agira de s'intéresser à la fois aux récits et aux représentations de ces *fugitives* que tant de collectionneurs ont chassées sans relâche, comme s'il eut s'agi de papillons sauvages, dans l'espoir de les épinglez dans leur cabinet de curiosités, là où ils auraient pu les admirer à leur guise sans avoir à continuellement les poursuivre.

Dans le cabinet des curiosités ambulantes

À l'entrée du cabinet des curiosités, là où s'offre au regard la somme des objets amassés en cette période dite « fin de siècle », le spectateur retient son souffle devant une étrange machine dont les courbes généreuses contrastent avec le frêle squelette : la bicyclette, car tel est son nom, semble destinée au monde du cirque plus qu'à l'usage quotidien, tant elle pose un défi d'équilibre. Après s'être attaché quelques instants à sa contemplation, l'attention du visiteur est détournée vers un autre objet, tout aussi singulier, mais dont les formes se veulent plus rectilignes que sinueuses. L'automobile, à mi-chemin entre le fiacre et le compartiment de train, ressemble à un petit salon ambulant. Sa silhouette imposante, qui surprend aux premiers abords, est pourtant synonyme de puissance. Fasciné, le visiteur fait cependant face à une nouvelle source d'émerveillement. Une machine comme nulle autre, un monstre ailé qui semble appartenir tout entier à l'imaginaire de Jules Verne, se dresse devant lui. Portant en lui le rêve d'Icare, l'avion donne accès à des horizons lointains, jadis inatteignables. Ensemble, ces trois machines constituent les véhicules du futur, qui promettent à leurs usagers vitesse, liberté et aventure. Au terme de sa visite, alors que le spectateur est convaincu que, dorénavant, plus rien ne peut le surprendre, il découvre pourtant la plus étonnante de toutes les créatures, celle qui commande ces machines : la *fugitive*. À son sujet, il existe d'innombrables rumeurs, des histoires intrigantes, une multitude d'images et de textes. Et pourtant, il en sait très peu sur elle, car la *fugitive* est de celles qui ne se laissent pas facilement attraper, car elle échappe à toute étude conventionnelle.

Découvrir et comprendre le monde, voilà ce qui constitue le bien-fondé d'un cabinet de curiosités. Afin d'interroger la *fugitive*, il convient ainsi de rassembler en un même lieu un certain nombre d'incarnations littéraires et iconographiques de cette figure. Ainsi réunies, elles pourront être plus facilement examinées, analysées, déchiffrées, à la manière de ces objets hétéroclites et singuliers qui composaient autrefois les collections privées. Afin de faciliter le travail d'analyse, les figures seront classées en trois catégories, qui représentent les trois principaux avatars de la *fugitive* au tournant du XX^e siècle : les cyclistes, qui s'imposent durant la dernière décennie du XIX^e siècle, seront examinées dans un premier temps ; les

automobilistes, qui gagnent en importance tout au long de la Belle Époque, leur succéderont ; les aviatrices, qui connaissent leur heure de gloire durant les années 30, constitueront les dernières « merveilles » de ce musée. C'est ainsi en suivant un ordre chronologique, qui témoignera implicitement de l'évolution des mentalités entourant les relations entre femmes et transports, que s'effectuera l'étude de la *fugitive*.

Le corps de la thèse, au cours de laquelle les cyclistes, automobilistes et aviatrices seront successivement placés sous la loupe, est intitulé « Le cabinet des curiosités ambulantes ». Car il faut rappeler que les figures qui seront présentées participent d'une collection, c'est-à-dire qu'elles ont fait l'objet d'un processus de sélection, toutes ne pouvant être exposées sur les étagères du cabinet des curiosités, dans les écrans ou derrière les vitrines. L'ensemble constitué n'est donc en aucun cas exhaustif, puisqu'il s'agit de se pencher sur des représentations et des récits qui témoignent du caractère composite de la *fugitive*, la « mise en texte²⁶³ » de cette figure étant nourrie par une variété de sources :

Toute apparition d'une nouveauté technique suscite d'étonnants bouillonnements d'idées et des torrents de représentations dans l'imaginaire social d'une société donnée. Les cinq cordes sémiotiques (narrative, poétique, théâtrale, cognitive, iconique) de cet imaginaire se mettent alors à vibrer de façon intensément désaccordée²⁶⁴.

De façon à reconstituer l'imaginaire de la *fugitive*, qui n'est en aucun cas homogène, il convient de repérer les acteurs, décors, motifs, idées, thèmes et intrigues qui participent de manière récurrente à sa construction, mais aussi d'identifier ceux qui détonnent de l'ensemble. Ont donc été retenus les exemples qui témoignent le mieux des visions souvent contradictoires que les contemporains ont données des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices. De plus, qu'il s'agisse de textes ou d'images, ceux-ci seront systématiquement étudiés au prisme des contextes qui les ont vus naître, ce qui permettra de témoigner de la relation dynamique unissant le social et le culturel.

Deux temps rythmeront chacune des parties : d'abord, seuls seront examinés les *personnages* de cyclistes, d'automobilistes et d'aviatrices, c'est-à-dire les figures inventées par la littérature et les arts, puisque les productions de pionnières feront l'objet de la deuxième

²⁶³ Pierre Popovic, « De la semiosis sociale au texte », *loc. cit.*, p. 154.

²⁶⁴ Pierre Popovic, « Paulin Gagne et les bécancographes », *loc. cit.*, p. 68.

partie de la réflexion. Si les *fugitives* font partie intégrante du spectacle de la vie moderne, en tant qu'objets de nombreuses représentations, elles y assistent également²⁶⁵, ce qui les pousse à raconter leur expérience. À travers les récits d'aventurières, les articles de journaux, les autobiographies ou les journaux de bord qu'elles ont laissés à la postérité, l'on voit comment la femme moderne « consomme » le temps et l'espace²⁶⁶. C'est donc le regard *sur* la *fugitive*, celui porté par les romanciers, affichistes, illustrateurs et journalistes, comme le regard *de* la *fugitive*, celui des pionnières, qui m'intéresse.

Bien que les usagères du vélo, de l'auto et de l'avion aient emprunté des routes différentes (au sens littéral comme au figuré), c'est une destination commune que vise l'analyse : comprendre comment l'imaginaire de la *fugitive* participe de celui de la « femme moderne », mais aussi comment il permet de renouveler la définition qui en fut communément donnée ; mettre en lumière le caractère « moderne » de la *fugitive*, en étudiant pour se faire ses liens avec les grands thèmes et phénomènes de la modernité ; souligner ce qui constitue la spécificité de chaque avatar, tout en montrant comment il participe d'un ensemble ; enfin, montrer l'intérêt d'une étude approfondie de la *fugitive*, en regard du paysage culturel du début du XX^e siècle comme des textes critiques actuels. Afin de donner sens à la *fugitive*, il ne suffit donc plus qu'à entrer dans le cabinet des curiosités ambulantes, pour y découvrir de près ces étranges machines qui, chacune à leur manière, ont permis à leurs maîtresses de se lancer à la conquête de l'espace public.

²⁶⁵ Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 254.

²⁶⁶ Voir Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », *op. cit.*, p. 31.

Deuxième partie

La Belle Époque des « petites reines »

Des trois chemins suivis par la *fugitive*, voies qui tantôt se déploient en parallèle, tantôt se croisent et se confondent, le premier conduit au royaume de la « Reine bicyclette[,] maîtresse incontestée des routes qui sillonnent les continents¹ ». Pour Pierre Giffard, journaliste au *Figaro*, le règne du vélo s'impose à la fin du XIX^e siècle comme une quasi-évidence, tant la présence et l'influence de cette machine se font sentir au sein de la société. Si, dans le domaine des transports, elle bouleverse l'ordre établi en faisant ouvertement compétition aux fiacres, aux tramways et aux trains en offrant à ses usagers une forme de mouvement autonome, libre et adapté aux imprévus, elle transforme également l'existence de nombreuses femmes, qui voient en elle plus qu'un outil de locomotion, une pratique de loisir ou même un symbole de progrès technique. Pour les *velocewomen*, c'est un véritable partenaire qu'elle gagne en la bicyclette.

Tout au long du XIX^e siècle, de multiples améliorations sont portées à cette machine, et c'est donc sous diverses formes et plusieurs noms, chaque mutation s'accompagnant d'un changement d'appellation, qu'elle est connue des contemporains. Or, ni la draisienne, ni le vélocipède, ni le grand-bi ne profitent d'une grande popularité auprès des dames ; peu pratiques, difficiles à manier, inconfortables, ces véhicules s'adressent aux jeunes hommes sportifs à la mode bien plus qu'aux femmes encore empêtrées à l'époque dans leur corset et leur robe à crinoline². Malgré ce que veulent laisser croire certaines représentations de l'époque, comme la série d'estampes (1896) de Maurice Neumont intitulée « L'évolution de la bicyclette » (**fig. 4 à 7**)³, rares sont les femmes qui font usage des premiers modèles de vélo. Il

¹ Pierre Giffard, « La Reine Bicyclette. Histoire du vélocipède depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours », *Le Figaro. Supplément littéraire du dimanche*, n° 40, 4 octobre 1890, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k272564r/fl>, consulté le 10 avril 2017.

² Voir Sue Macy, *op. cit.*, p. 23.

³ Chacune des quatre estampes faisant partie de la série, intitulées *Draisienne ou célérifère*, *Draisienne ou célérifère à trois roues et siège*, *Tricycle à leviers manuels* et *Couple à bicyclette*, met en scène une jolie jeune femme, l'artiste ayant préféré la beauté à la fidélité historique. Plus séduisantes qu'instructives, ces estampes témoignent d'une tendance qui anime la majorité des représentations prenant place dans l'univers vélocipédique :

faut attendre les deux dernières décennies du siècle pour qu'apparaisse la bicyclette sous une forme assez perfectionnée pour convenir à la masse populaire. Dotée dorénavant de « deux roues égales, d'une chaîne entraînant sagement la roue arrière, de freins raisonnables et de pneumatiques⁴ », elle permet des déplacements confortables et sécuritaires. Pour les femmes, l'invention en 1888 du « col de cygne »⁵ constitue une révélation, puisqu'en facilitant la montée et la descente du véhicule, elle permet le port de jupes et élimine la nécessité des contorsions disgracieuses en public. C'est donc à partir de cette époque, celle du modèle appelé *Safety*⁶, que les *velocewomen* commencent à envahir les rues des grandes capitales du monde occidental, telles que Londres, Paris et New York. Dès lors, elles font partie intégrante du décor, tant sur la scène sociale que culturelle. Une forte impression, voilà ce que la cycliste a laissé à ses contemporains. Tant et si bien que sa présence sur les routes, en raison de la grande quantité de textes et d'images circulant à son sujet, a été considérablement exagérée : en réalité, les femmes ne constituaient qu'un pour cent des propriétaires de vélo dans les années 1890⁷.

C'est un curieux phénomène que celui par lequel la *velowomen* s'est taillé une place de choix dans l'imaginaire de la Belle Époque. Bien que les hommes aient constitué la « clientèle » toute désignée pour faire usage du vélo, ce dernier a souvent été placé sous le signe du féminin. À ce titre, le surnom dont il a hérité à la fin du XIX^e siècle, celui de « petite reine », en témoigne. Si l'origine exacte de cette expression est encore aujourd'hui nébuleuse, il n'en demeure pas moins qu'elle a abondamment circulé à l'époque dans le discours social, notamment grâce au journaliste Pierre Giffard qui a contribué à la populariser. En 1890, il consacre ainsi un article dans *Le Figaro* à l'histoire du vélocipède qu'il intitule « La Reine Bicyclette »⁸. Pour lui, le vélo n'est pas qu'une vulgaire machine, c'est une « déesse auréolée des avenues et des boulevards⁹ », à qui il souhaite un règne long et prospère. À l'instar du

les femmes y sont omniprésentes, quoiqu'elles fussent, en réalité, beaucoup moins nombreuses que les hommes à pratiquer ce sport. Voir Alexandre Sumpf, « L'évolution de la bicyclette », *Histoire par l'image*, 2011, s. p. En ligne : <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/evolution-bicyclette>, consulté le 27 août 2017.

⁴ Catherine Bertho Lavenir, *Voyages à vélo. Du vélocipède au vélib*, Paris, Paris bibliothèques, 2011, p. 45.

⁵ Voir Sue Macy, *op. cit.*, p. 23.

⁶ Voir Claude Marthaler, *À tire-d'elles. Femmes, vélo et liberté*, Genève, Slatkine, 2016, p. 16.

⁷ Voir Siân Reynolds, « *Vélo-Métro-Auto* », *op. cit.*, p. 85.

⁸ Voir Pierre Giffard, *op. cit.*, p. 1-3.

⁹ Pierre Giffard, *loc. cit.*, p. 1.

journaliste, le dessinateur Maurice Bonvoisin (dit Mars) témoigne d'une préférence marquée pour le féminin dans les illustrations qu'il produit pour l'article. Parmi celles-ci, on retient surtout celle (**fig. 8**) qui représente une jeune fille brandissant sa bicyclette au-dessus de sa tête, à la façon d'un homme fort soulevant des haltères dans une foire. Ici, le vélo est présenté au lecteur comme le serait une idole devant ses fidèles ou, comme le prédisait déjà Maurice Leblanc dans le *Gil Blas* en 1894, devant un « peuple en délire hurlant sa nouvelle religion¹⁰ ». Cette image fera tant sensation qu'elle sera récupérée, plus de trente ans plus tard, par l'illustrateur Jean Carlu pour l'affiche qu'il crée pour les cycles Peugeot (**fig. 9**). La jeune fille, quoiqu'elle y apparaisse sous une forme plus statuesque et qu'elle soit également plus dévêtue que dans l'original (chapeau, bas et chaussures ont disparu), tient toujours sa machine à bout de bras. Ce qui frappe surtout l'imaginaire, c'est le socle sur lequel elle se tient, soit un globe terrestre : le message est sans équivoque, le vélo exerce son pouvoir sur le monde entier. Ainsi, qu'elle soit reine, maîtresse, déesse ou même « impératrice absolue¹¹ », la bicyclette est portée en triomphe par ses admirateurs.

Malgré cette prédisposition au féminin, qui s'incarne dans le discours comme l'image, c'est un parcours jonché d'obstacles qui attend les pionnières du cyclisme. À partir du moment où elles se multiplient sur les routes, et ne constituent plus uniquement un fait isolé, elles représentent pour les autorités morales et politiques en place dans les sociétés occidentales un phénomène qui doit être reconnu, compris, circonscrit. Une véritable cacophonie de voix discordantes frappe alors les femmes qui osent s'aventurer à vélo en public. Les hygiénistes y vont de leur recommandation en prônant, par-dessus tout, la modération dans l'exercice¹², les instances religieuses imposent des interdits en blâmant pour ce faire le caractère indécent et vulgaire de la pratique¹³, des « doxographes et de[s] publicistes associ[e]nt la vélocipédie féminine au déclin de la race, à la déperdition des valeurs et à la décadence générale¹⁴ », les

¹⁰ Maurice Leblanc, « Elle », *Gil Blas*, n° 5319, 11 juin 1894, p. 1. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k75224020>, consulté le 9 septembre 2015.

¹¹ *Ibid.*

¹² Voir Pierre Popovic, « Paulin Gagne et les bécánographes », *loc. cit.*, p. 73.

¹³ Voir Sue Macy, *op. cit.*, p. 30.

¹⁴ Pierre Popovic, « Paulin Gagne et les bécánographes », *loc. cit.*, p. 74.

forces de l'ordre réprimandent ouvertement les *velocewomen* qui portent la culotte en public¹⁵, les jugements esthétiques sont également au rendez-vous, quittant les pages des magazines pour pénétrer la rumeur ambiante¹⁶, enfin, les amalgames sont nombreux entre les cyclistes, les féministes et les *New Women*, des figures qui apparaissent comme tout autant de manifestations d'un nouveau féminin à l'aube du XX^e siècle¹⁷. C'est en partie à cause de cette proximité avec d'autres femmes émancipées que les cyclistes ont soulevé leur part de critiques et se sont taillé rapidement une place dans l'imaginaire de la Belle Époque. Relever les points de contact entre la cycliste et la « femme moderne » constitue un aspect important du présent chapitre, mais là ne s'arrête pas mon travail : la cycliste possède un univers qui lui est propre, distinct en plusieurs points de celui de l'automobiliste et de l'aviatrice qui lui succèdent, ce qu'il s'agit aussi de mettre en lumière.

Avant de s'avancer dans l'analyse, il convient de souligner certaines des propriétés de la bicyclette qui constituent sa spécificité et qui sont susceptibles d'influencer la relation que les femmes entretiennent avec elle. Rappelons d'abord qu'il s'agit d'une machine propulsée par la force humaine, ce qui signifie qu'elle entretient un rapport particulier avec le corps, qui s'incarne dans la proximité, mais aussi qu'elle demande de son usager une certaine agilité afin de maintenir la position d'équilibre nécessaire au mouvement. De plus, puisque ce véhicule s'emploie généralement en solo, bien que le tandem ait été en vogue chez les touristes et les vacanciers durant les années 1930¹⁸, il favorise les déplacements aléatoires, libres de contraintes temporelles (horaires contraignants), spatiales (ville et campagne, grandes routes et petits chemins sont accessibles) et mêmes sociales. Le vélo, enfin, est un véhicule complètement ouvert : rien ne sépare le cycliste de son environnement, ni fenêtre ni carlingue, aucune forme de médiation ne s'interpose entre eux. Or, s'il bénéficie ainsi d'un contact direct et immédiat avec la nature, il est en retour exposé aux aléas du monde extérieur, il est à la

¹⁵ Voir Marianne Berger Woods, *The New Woman in Print and Pictures. An Annotated Bibliography*, Jefferson, McFarland & Company, 2009, p. 10.

¹⁶ Voir Sally Sims, « The Bicycle, the Bloomer and Dress Reform in the 1890s », dans Patricia A. Cunningham et Susan Voso Lab (dir.), *Dress and Popular Culture*, Ohio, Bowling Green State University Popular Press, 1991, p. 126.

¹⁷ Voir Sarah Wintle, *op. cit.*, p. 66.

¹⁸ Voir Catherine Bertho Lavenir, « L'échappée belle », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 126. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/bertho02.pdf, consulté le 15 mai 2017.

merci du regard d'autrui comme des conditions climatiques. Doté d'une importante visibilité dans l'espace public, le cycliste doit faire preuve d'une conscience accrue de l'image qu'il projette, ce qui s'avère d'une importance cruciale en regard de mon sujet, puisque ce sont les représentations de *velocewomen*, c'est-à-dire les formes sensibles par lesquelles elles se manifestent, qui m'intéressent.

Chapitre 4

Comment faire la cour à la « petite reine »

Si la bicyclette a été à ses débuts un objet de curiosité auprès des hommes et des femmes de son temps, ces derniers s'accoutument, petit à petit, à sa singulière silhouette. Après tout, les passants des grandes métropoles occidentales doivent composer, tous les jours, avec sa présence grandissante dans les rues, mais également avec son image, qui se propage sur les murs par l'intermédiaire de l'affiche. Car il faut dire qu'à la fin du XIX^e siècle, la bicyclette et l'affiche publicitaire, produits de la modernité qui évoluaient jusqu'alors en parallèle, connaissent un tournant qui a pour effet de les rapprocher. La forme nouvellement perfectionnée du vélo, qui lui attire de nombreux adeptes, crée un engouement qui le fait passer du statut de machine à celui de marchandise¹⁹. Quant à l'affiche, elle doit à divers progrès techniques (développement de la lithographie couleur et du grand format²⁰) l'engouement qu'elle suscite auprès des consommateurs. Il revient alors à cette dernière, en raison de sa popularité grandissante, de vendre la bicyclette, car pour rivaliser avec les autres produits offerts au regard furtif de la foule, elle doit absolument accroître sa visibilité au sein de l'espace public. Dès lors se tissent entre la bicyclette et l'affiche des liens étroits qui perdureront pendant plus d'une décennie. À ce titre, la profusion de réclames célébrant

¹⁹ Voir Jean-Paul Laplagne, « La femme et la bicyclette à l'affiche », dans Pierre Arnaud et Thierry Terret (dir.), *Histoire du sport féminin. Le sport au féminin : histoire et identité*, Paris, L'Harmattan, coll. « Espaces et Temps du Sport », 1996, tome 1, p. 87.

²⁰ Voir Marie-Jeanne Geyer, « L'affiche illustrée, essor et engouement », dans Marie-Jeanne Geyer et Thierry Laps (dir.), *op. cit.*, p. 17.

exclusivement la « petite reine », soit « plus de la moitié de la production lithographique²¹ » dans les années 1890, époque durant laquelle le phénomène de l'affichomanie (pour reprendre l'expression d'Octave Uzanne²²) bat son plein²³, témoigne de la relation privilégiée qui existe entre l'industrie du cycle et de la publicité. Les images façonnées par les affichistes, en raison de leur popularité tant auprès du grand public que des collectionneurs, ont un impact considérable sur la manière dont sont perçues les cyclistes et elles contribuent également d'une manière importante à la « fondation de l'imaginaire social du cycle et [à] la constitution de son langage²⁴ ». En ce sens, il est important de considérer l'influence non négligeable qu'a exercée l'univers publicitaire sur la littérature, cette dernière puisant certains de ses thèmes, figures et *topoi* à même le bassin d'images créées par les affichistes. Si l'industrie du cycle mise avant tout sur le talent d'illustrateurs tels Alfons Mucha, Jules Chéret et Henri de Toulouse-Lautrec pour vendre sa marchandise, elle profite également de la « vitrine » que lui offrent certains écrivains. Au-delà de la réclame, qui popularise les représentations iconographiques de la bicyclette, c'est également la littérature qui courtise la « petite reine » à cette époque. À ce titre, des romans comme *Voici des ailes* (1898) de Maurice Leblanc et *Lulu, roman clownesque* (1901) de Félicien Champsaur témoignent des passages et des échanges qui s'opèrent alors entre la littérature et le domaine publicitaire, phénomène qu'explique Philippe Hamon en ces termes :

Se manifestant sous la forme d'un objet de papier sémiotisé, public, lisible et ludique, renouvelable, mobile, aisément mémorisable, souvent allégorique et allusif, à finalité séductrice et persuasive, voisinant par palimpseste ou juxtaposition avec d'autres objets de papier, l'affiche se trouve donc en concurrence directe avec cet autre objet totalement identique dans ses formes, ses caractères et ses fonctions, la littérature. La rue, comme fabrique d'images à voir sollicitant l'œil du flâneur, est en concurrence avec la littérature, comme fabrique d'images à lire sollicitant l'imaginaire du lecteur²⁵.

²¹ Jean-Paul Laplagne, *op. cit.*, p. 86.

²² Voir M. P. Boulanger, *100 femmes 1900 à l'affiche*, catalogue d'exposition, Musée de la Marine et de l'économie de Marseille, été 1991, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1991, p. 9.

²³ Voir Nicholas-Henri Zmelty, *op. cit.*, p. 30.

²⁴ Nadine Besse, « Histoire de la collection », dans *Voici des ailes. Affiches de cycles*, catalogue d'exposition, Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne, 3 mai – 22 septembre 2002, Saint-Étienne, Réunion des Musées Nationaux, 2002, p. 30.

²⁵ Philippe Hamon, *Imageries. Littérature et image au XIX^e siècle*, Paris, José Corti, coll. « Essais », 2001, p. 158.

Afin de séduire le récepteur, que celui-ci s'incarne sous les traits d'un lecteur ou d'un passant, les deux font usage de leur force de persuasion, qui se construit par l'usage de symboles intentionnels comme de symboles interprétatifs²⁶. L'efficacité du message repose sur la compréhension du récepteur, d'où l'intérêt d'employer, d'une part, des images facilement reconnaissables, comme c'est souvent le cas dans la réclame puisqu'elle s'adresse à un large public, et d'autre part, des images susceptibles de marquer l'imaginaire.

Au tournant du siècle, affichistes et écrivains participent ainsi conjointement, qu'ils le veuillent ou non, de la société de consommation qui se met en place en se substituant auprès du public au « cri des divers marchands appelant le chaland²⁷ ». Dès lors, c'est à l'image et à l'écrit que revient la tâche de vanter les mérites de la bicyclette et de proclamer, auprès de tous les consommateurs potentiels : Vive la (petite) reine !

4.1 L'influence de l'Art nouveau

À la fin du XIX^e siècle, les affiches qui se démultiplient dans le paysage urbain subissent une influence commune, celle de l'Art nouveau. Ce mouvement artistique, qui « célébrait la modernité [en créant] des ensembles domestiques marqués par la nature et l'intériorité²⁸ », se démarque surtout par son tracé graphique distinctif, par son goût pour les formes organiques et par son travail des matériaux industriels (acier, béton, fer, brique, métal, verre, céramique, etc.). Dans ce contexte, la singulière silhouette du vélo, faite de courbes prononcées, s'harmonise aisément aux arabesques, aux lignes flexibles et aux formes onduleuses qui caractérisent le style de l'Art nouveau. De nombreuses affiches, à l'instar de celles créées par Misti pour le Vélodrome d'hiver en 1905 (**fig. 10**) et par Gaston Noury pour les cycles Gladiator en 1910 (**fig. 11**), tirent profit des « lignes picturales²⁹ » du vélo dans leur composition en plaçant le cercle, rappel manifeste de la roue, au centre de l'image. La

²⁶ Voir Françoise Enel, *L'affiche. Fonctions, langage, rhétorique*, Paris, Mame, coll. « Aujourd'hui », 1971, p. 10.

²⁷ Philippe Hamon, « Introduction. Littérature et réclame : le cru et le cri », *Romantisme*, vol. 1, n° 155, 2012, p. 6. En ligne : <https://www.cairn.info/revue-romantisme-2012-1-page-3.htm>, consulté le 7 janvier 2016.

²⁸ Debora L. Silverman, *L'Art nouveau en France. Politique, psychologie et style fin de siècle*, traduit par Dennis Collins, Paris, Flammarion, coll. « Ouvrages sur l'art », 1994, p. 13.

²⁹ Pierre Giffard, *loc. cit.*, p. 1.

bicyclette est ici employée comme un élément structurant de l'image, puisqu'elle permet de faire de la *velowoman* le point focal de la composition, à la manière d'un projecteur lumineux braqué sur un artiste de scène. Les courbes de la bicyclette peuvent également être employées à des fins purement décoratives, comme on le remarque dans une autre création de Misti, pour les cycles Clément (**fig. 12**), dans laquelle la roue constitue l'un des motifs se répétant dans le « papier peint » qui occupe l'arrière-plan. Ainsi réduite à sa plus pure expression, voire à une abstraction, elle agit au même titre que les frises et les encadrements³⁰. En cette machine, les artistes découvrent ainsi un objet au design accrocheur, susceptible de nourrir leur goût pour l'ornementation et les fioritures. Pour eux, nul doute que la bicyclette est dotée d'un certain charme, avec sa « belle tournure, [son] « corps et [ses] fourches en acier forgé, [ses] roues aux rayons et jantes en bois³¹ ». Elle possède une silhouette tout à fait moderne, qui s'inscrit rapidement dans le paysage artistique³², tant du côté des arts graphiques que de la littérature. Ainsi, sensibles à leur tour aux charmes de la « petite reine », les écrivains reconnaîtront les qualités esthétiques de cet outil de locomotion. Dans *Voici des ailes* de Maurice Leblanc, le personnage de Pascal Fauvières, cycliste amateur, ne tarit pas d'éloges à l'égard de sa monture, dont il souligne la « beauté simple, sobre, précise³³ ». Pour lui, le vélo n'est pas qu'un simple produit industrialisé, c'est un « plaisir d'art réel » (*VDA*, 9) auquel quiconque ne peut refuser une certaine prétention artistique, à moins d'« être aveugle et de mauvaise foi » (*VDA*, 91). Étant capable de susciter des réflexions de nature esthétique, la bicyclette acquiert une légitimité en tant qu'objet de discours, tout en s'ouvrant à la critique et au jugement, au même titre que le serait une œuvre exposée dans un musée. N'est-ce pas Rachilde qui, dans le *Mercur de France*, affirmait que « la photographie [...] est, pour la réalisation de la Beauté, ce qu'une bicyclette peut être devant un cheval arabe³⁴ » ? Voilà une opinion de mauvaise foi...

³⁰ Voir Laurence Prod'homme (dir.), *op. cit.*, p. 13.

³¹ *Cycles d'art*, catalogue d'exposition, Musée d'Art et d'Industrie de Roubaix, 13 avril – 16 juin 1996, Paris, Anthèse, 1996, p. 13.

³² Voir *ibid.*, p. 29.

³³ Maurice Leblanc, *Voici des ailes*, dessins de Lucien Métivet, Paris, Paul Ollendorff, 1898, p. 9. Désormais abrégé en *VDA*, suivi du numéro de page.

³⁴ Rachilde, « Enquête sur le roman illustré par la photographie », *Mercur de France*, n° 97, janvier 1898, p. 111. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1051098/f117.image.r=Le%20Mercur%20de%20France>, consulté le 8 septembre 2017.

Entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, les phénomènes de l'« affichomanie » et de la « cyclomanie » coïncident non seulement par les rapports qu'ils entretiennent avec la littérature, mais aussi par la manière dont ils incitent les contemporains à reconsidérer la relation qui existe entre le Beau et l'Utile. À leur manière, ils participent d'un débat qui anime alors « le monde de l'art [au sujet de] la remise en cause de la hiérarchie entre beaux-arts et arts décoratifs³⁵ ». Il ne s'agit pas d'une coïncidence s'ils se sont tous deux associés à l'Art nouveau, les adeptes de ce courant ayant pour premier objectif de réunir art et artisanat et de bousculer la distinction entre les divers modes d'expression³⁶.

S'il convient ainsi d'insister sur les liens entre la bicyclette et le *Modern Style*, c'est pour comprendre la place prépondérante, voire démesurée, qu'occupe le féminin dans l'imaginaire du cycle. Tant dans ses principes, qui s'articulent autour d'une fascination pour le monde organique et végétal, que ses usages, qui le destinent à l'embellissement d'espaces privés et à la création d'une « harmonie dans le décor de la vie quotidienne³⁷ », l'Art nouveau est en contact avec la femme, celle-ci étant naturellement liée à ces deux univers que sont la nature et la vie domestique. Pour plusieurs adhérents au mouvement, la femme joue un « rôle central dans la rénovation esthétique de l'espace domestique³⁸ », puisqu'elle est la reine de l'intérieur³⁹. Ils assument ainsi une position rétrograde quant à la place de la femme dans la société, qui se situe pour eux dans l'espace du foyer. Pour la critique Debora L. Silverman, ce serait même en réaction à la menace créée par la *New Woman* qui, par sa mobilité et son indépendance, bousculait les codes de la représentation⁴⁰, que les artistes de l'Art nouveau se seraient attachés à la mise en scène d'un féminin plus conventionnel, « dans leurs beaux

³⁵ Nicholas-Henri Zmelty, *op. cit.*, p. 30.

³⁶ Voir Debora L. Silverman, *op. cit.*, p. 9.

³⁷ http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Art_nouveau/106262, consulté le 9 septembre 2017.

³⁸ Debora L. Silverman, *op. cit.*, p. 81.

³⁹ Voir *ibid.*

⁴⁰ « Dans “Les peintres de la femme nouvelle”, [Marius-Ary] Leblond prête deux caractéristiques essentielles à la femme nouvelle au moment où elle gagne la forme picturale, qui toutes deux sapent les divisions conventionnelles entre portrait masculin et féminin. La première est le caractère actif, public, mobile et agité de la femme nouvelle, que Leblond associe à la tension et à l'énergie électrique nouvelle des rues de la ville et aux “étincelles” du siècle des inventions technologiques de l’“éternel mouvement” ; la seconde était le refus de la femme nouvelle de s'exhiber physiquement. Celle-ci rejette l'opulence décorative de son apparence et conteste le rôle de la femme en tant qu'objet d'art. » *Ibid.*, p. 76.

costumes [...] aussi luxuriant[s] que le décor environnant⁴¹ ». En ce sens, il y a quelque chose d'incroyablement paradoxal dans le fait de camper, au sein de décors où se reconnaît l'influence du *Modern Style*, des *velocewomen*, puisque ces figures sont fortement associées dans l'imaginaire à l'émancipation du féminin :

[Victor] Jozé, comme d'autres, qui s'exprimaient sur la femme nouvelle, l'associait aux technologies nouvelles. Les divisions stables entre espace public et privé menacées par l'invasion technologique étaient également subverties par la collusion entre la femme et une nouvelle machine, la bicyclette [...]⁴².

Comment expliquer cette apparente contradiction ? D'une part, l'on pourrait souligner que la cohabitation harmonieuse, au sein de la réclame, entre le monde naturel et le monde industriel constitue une manière pour les affichistes de tisser des ponts entre le Beau et l'Utile et de s'opposer au clivage dont ils font systématiquement l'objet. D'autre part, en faisant participer la *velocewoman* d'un univers séduisant et enchanteur, les illustrateurs tendent à dédramatiser les craintes qui subsistent à son sujet et qui font d'elle une figure virile et menaçante, voire asexuée et décadente⁴³. S'il est difficile d'affirmer qu'il s'agit d'une stratégie publicitaire consciente de la part de l'industrie du cycle, il n'en demeure pas moins que l'image de la cycliste qu'elle projette, souvent caractérisée par sa beauté, sa grâce et sa douceur, tend à normaliser le comportement adopté par la *velocewoman*, mais surtout à le rendre désirable et enviable aux yeux de consommatrices potentielles⁴⁴. Plutôt que de se positionner uniquement contre la « femme nouvelle », en présentant d'elle une image négative ou ridicule comme c'était si souvent le cas dans les caricatures publiées par la presse⁴⁵, le monde de la réclame préfère faire participer la *New Woman* à la culture de consommation, c'est-à-dire à l'intégrer à son discours de vente.

Afin de comprendre les affiches vélocipédiques, il importe de ne pas les étudier uniquement à partir d'un point de vue masculin, mais bien de considérer également la

⁴¹ Voir Debora L. Silverman, *op. cit.*, p. 75.

⁴² *Ibid.*, p. 79.

⁴³ Voir Sally Ledger, *op. cit.*, p. 16.

⁴⁴ Voir Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 105.

⁴⁵ Voir Marianne Berger Woods, *op. cit.*, p. 9.

possibilité d'un spectateur féminin⁴⁶, comme c'est le cas pour les illustrations de Misti et de Gaston Noury mentionnées précédemment. Dans les deux cas, la posture adoptée par la femme – celle-ci est représentée en train de pédaler – et le port de jupes-culottes font d'elle une figure sportive et dynamique, le spectateur ayant l'impression qu'elle n'est que de passage dans l'affiche. Évocatrice du mouvement, de la fuite et du transitoire, thèmes chers aux artistes de l'Art nouveau⁴⁷, la femme n'est nullement érotisée, ce qui l'éloigne du simple statut d'objet décoratif. Elle séduit ici plus par son attitude que par sa beauté physique : grâce à son air enjoué, elle invite les spectateurs à l'imiter, à adopter une nouvelle pratique de loisir, le cyclisme en l'occurrence, susceptible de leur procurer délassement et agrément. Chargée de vendre une activité à la mode, la femme se retrouve d'emblée intégrée à la société moderne, puisqu'elle est montrée en train de profiter de l'une de ses inventions. Des « femmes nouvelles », ces cyclistes possèdent plusieurs caractéristiques : une mesure d'indépendance, puisqu'elles apparaissent seules sur les affiches, un pouvoir de consommation, puisqu'elles font usage d'un objet industrialisé, une certaine liberté, puisqu'elles sont représentées en mouvement, enfin, une silhouette athlétique que laisse deviner le port de pantalons.

4.2 Une parade de fleurs

Entre l'Art nouveau, l'affiche et les femmes se tissent des rapports paradoxaux, qui prennent souvent leur ancrage dans les décors choisis pour mettre en scène les *velocewomen* elles-mêmes. Elles évoluent dans des espaces idylliques où domine la nature, alors qu'on aurait plutôt tendance à camper la bicyclette dans un espace où les arbres ont cédé la place aux enseignes lumineuses, les champs aux routes asphaltées, l'air frais à la fumée des usines.

Les affichistes ont ainsi privilégié dans leurs compositions les scènes de promenade en province, dans les bois et les parcs (**fig. 13**), les motifs inspirés de la nature, les lieux de

⁴⁶ « *The normative assumption that advertising images present women as spectacle to attract men's gazes has overshadowed the fact that many Belle Epoque posters were aimed primarily at women because of their role as consumers. While this, of course, did not exclude men from looking at such posters, it does demand a different approach to interpreting the images, their mode of address and their likely impact on women.* » Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 97.

⁴⁷ Voir Bernard Champigneulle, *L'Art nouveau*, Paris, Somogy, 1972, p. 96.

villégiature comme le bord de la mer (**fig. 14**) et la montagne (**fig. 15**). Dans toutes ces images aux décors champêtres, où se glissent parfois des animaux sauvages (**fig. 16**), c'est à nouveau la femme qui est privilégiée pour vendre le vélo. L'on remarque d'abord qu'elle y apparaît souvent seule, sans chaperon ni compagnon, signe discret d'un monde en évolution⁴⁸. Grâce à la bicyclette, les femmes peuvent se déplacer de manière autonome ou, du moins, il leur est possible de le faire dans des lieux reculés ou isolés, des espaces en retrait où leur visibilité est limitée. Ce choix de décor particulier mérite d'être plus amplement interrogé, car il est également privilégié dans la littérature. Là aussi, la faune et la flore côtoient l'œuvre du progrès, c'est-à-dire la bicyclette, ce qui crée un jeu de contrastes fécond. Félicien Champsaur, puisqu'il s'inspire ouvertement du monde publicitaire dans *Lulu, roman clownesque* (1900) « en empruntant à l'affiche tant ses motifs que sa rhétorique⁴⁹ », ne rate pas l'occasion de mettre en scène cette contradiction. Dans le passage intitulé « Raccrochage des affiches », Lulu, l'héroïne du roman, devient l'égérie de divers objets de consommation (champagne, biscuits, parfum), parmi lesquels se trouve une marque de bicyclettes américaine. Rien de plus naturel pour les fabricants que de voir en la pantomime la personne tout indiquée pour devenir le visage de leur produit, considérant que la « force d'attraction de Lulu est visuelle ; elle émane du corps que la clownesse à la houppe blonde fait instrument de travail et, surtout, objet de spectacle⁵⁰ ». Tantôt « clownesse, danseuse, comédienne, mime et dompteuse de cochons⁵¹ », voilà que Lulu apparaît devant son public adorateur en *velocewoman*, figure à la mode, dans un encart publicitaire pour une ligne portant son nom. Respectant l'esprit de l'ouvrage, peuplé de « corps étrangers⁵² », l'affiche pour les *Cycles Lulu* fait l'objet d'une double mise en scène : dans le texte, l'on retrouve une description picturale, tandis qu'une illustration (**fig. 17**) – réalisée par l'un ou l'autre des artistes célèbres dont Champsaur s'est

⁴⁸ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 100.

⁴⁹ Sandrine Bazile, « Lulu s'affiche. Affiche et intertextualité dans *Lulu, roman clownesque* (1901) de Félicien Champsaur », *Image & Narrative*, n° 20, 2007, s. p. En ligne : http://www.imageandnarrative.be/inarchive/affiche_findsiecle/bazile.htm, consulté le 6 septembre 2015.

⁵⁰ Andrea Oberhuber, « Secrets de *Lulu* : Félicien Champsaur et la conception du roman "moderniste" », *Les Lettres romanes*, vol. 69, n° 3-4, 2015, p. 370.

⁵¹ Félicien Champsaur, « *Lulu, roman clownesque* », dans Sophie Basch (dir.), *Romans de cirque*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002 [1901], p. 703. Désormais abrégé en *LRC*, suivi du numéro de page.

⁵² Sandrine Bazile, *loc. cit.*, s. p.

entouré, parmi lesquels on retrouve de multiples affichistes⁵³ –, propose une interprétation autre. Ce « recours[s] à diverses stratégies d'intégration des images⁵⁴ » revêt, dans le cas spécifique de la bicyclette, un caractère particulier : à la Belle Époque, les représentations de la « petite reine » se sont répandues tant dans la littérature que les arts visuels, sur les pages des livres que les murs des grandes villes, ce à quoi la coprésence du texte et de l'illustration fait ici écho, idée renforcée par le fait que les *Cycles Lulu* sont le seul produit, parmi les quatre mentionnés, à apparaître sous la forme d'« image à voir ».

Sous forme écrite, l'affiche décrite par Champsaur se caractérise par son utilisation d'une végétation luxuriante, qui sert de toile de fond :

Des affiches annonçaient une marque de bicyclettes, des affiches américaines très longues, encadrées de branches noires et torsos de pommier où les feuillages et les fruits éclataient en vert cru, orangés, dorés et rouges./ Au centre, dans un paysage en perspective rapide, des maisons, des toits au lointain, sur une route en pente, Lulu dévale, penchée sur son guidon : une Lulu aux cheveux rouges, à béret quadrillé de brun et de noir, la taille souple sous un jersey noir et le boléro léger. Des souliers mordorés, des bas quadrillés, noir sur brun, perdus dans une culotte bouffante. En exergue : *Cycles Lulu* (LRC, 705).

Dans ce passage, l'auteur se livre à l'exercice de l'*ekphrasis*, entendue au sens de « transposition verbale d'une représentation visuelle⁵⁵ », afin de mettre sous les yeux du lecteur l'affiche des *Cycles Lulu*. Afin d'effectuer ce « passage du visible au lisible⁵⁶ », Champsaur s'attache à plusieurs éléments de la composition, dont le choix du décor, les couleurs employées, l'apparence et la posture du personnage, le « taux de dynamisme⁵⁷ », en plus de mobiliser certaines tendances de son époque en matière de représentation publicitaire. La popularité des motifs inspirés du monde végétal transparaît dans l'encadrement décrit, puisqu'y abondent des éléments naturels (branches, feuillages, fruits) peints dans des couleurs

⁵³ « Champsaur veille à tout, à la mise en page, à la typographie, à l'iconographie, pour laquelle il fait appel aux illustrateurs et aux artistes les plus renommés de son temps : Bac, Bourdelle, Bottini, Capiello, Chéret, Gerbault, Gorguet, Helleu, Morin, Orazi, Rassenfosse, Rodin, Rops, Steinlen, Willette. » Sophie Basch, « Introduction à *Lulu, roman clownesque* », dans Sophie Basch (dir.), *Romans de cirque*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002, p. 597.

⁵⁴ Andrea Oberhuber, *loc. cit.*, p. 372.

⁵⁵ Ginette Michaud, « Présentation. Ekphraser », *Études françaises*, vol. 51, n° 2, 2015, p. 6.

⁵⁶ Voir Liliane Louvel, *Texte/Image. Images à lire, textes à voir*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Interférences », 2002, p. 15.

⁵⁷ Voir Françoise Enel, *op. cit.*, p. 50.

éclatantes (« vert cru, orangés, dorés et rouges »), ce qui rappelle l'importance que jouait alors la couleur dans le graphisme de l'affiche⁵⁸ en lui conférant lisibilité, puissance d'évocation et un certain « potentiel décoratif⁵⁹ ». L'auteur s'attache aussi à la perspective ainsi qu'à la posture adoptée par la cycliste : la « route en pente », l'utilisation du verbe « dévaler » ainsi que la position de Lulu, qui est inclinée vers l'avant, contribuent à insuffler du dynamisme à la représentation ainsi qu'à créer une impression de vitesse. De nombreux encarts publicitaires, tel celui peint par Misti en 1895 pour les cycles Gladiator (**fig. 18**), ont utilisé de telles techniques afin de donner du rythme à leurs sujets. Pas question de faire de Lulu une figure statique, ce serait aller contre la nature même de cette jeune fille « toujours en mouvement⁶⁰ » qui éblouit le Tout-Paris avec ses danses lumineuses à la Loïe Fuller et ses numéros d'acrobatie. Ici s'opère « un transfert entre les qualités propres à l'objet vanté et celles de Lulu[,] légère et rapide comme la bicyclette qui la porte⁶¹ ». Enfin vient une longue description des vêtements de la cycliste, ce qui est peu surprenant considérant l'importance accordée à l'apparence de Lulu dans le récit, celle-ci participant intégralement de la perpétuelle métamorphose de son image, tantôt féminine, tantôt androgyne, bref, de la « transformation de son génie physique » (*LRC*, 639). Les pièces vestimentaires mentionnées (polo, béret, boléro), dont l'incontournable « culotte bouffante », donnent à Lulu l'allure d'une cycliste accomplie. Curieuse image que celle décrite par Champsaur : celle que l'on surnomme la « reine de Paris » (*LRC*, 614) est arrachée à son environnement premier, celui du cirque, et évolue plutôt au sein d'un paysage bucolique. Sur cette affiche, aucun signe de la fête qui accompagne habituellement Lulu. Le silence se substitue à la clameur de la foule, la chair des fruits colorés à celle des corps en extase. L'illustration, quant à elle, fait disparaître ce décor naturel. Seules subsistent Lulu et sa machine, l'attention étant portée entièrement sur la pratique vélocipédique, qui est d'ailleurs évoquée dans l'encadrement : un motif géométrique y est créé à partir de la roue, reproduite à la chaîne comme elle l'est également dans la réalité. Devant une telle affiche, les admirateurs de la pantomime sont confrontés à une image de Lulu différente des autres, celle-ci n'étant pas aussi séduisante qu'à l'habitude, ainsi habillée d'une

⁵⁸ Voir Joëlle Pijaudier-Cabot, *op. cit.*, p. 14.

⁵⁹ Nicholas Henri-Zmelty, *op. cit.*, p. 30.

⁶⁰ Sandrine Bazile, *loc. cit.*, s. p.

⁶¹ *Ibid.*, s. p.

veste à manches gigot et d'une jupe-culotte. En ce sens, l'on peut se surprendre que ni Champsaur ni son illustrateur n'aient eu recours à la figure de la fille-fleur dans leur composition publicitaire, non seulement puisqu'il s'agit d'un personnage omniprésent dans le monde de la réclame à l'époque, mais également parce que Lulu elle-même apparaît, dans le roman, comme une femme-végétale à plusieurs reprises. Dans sa « danse des fleurs » (*LRC*, 699), elle devient tour à tour tulipe, œillet, rose, hélianthe et chrysanthème.

Quoiqu'il s'agisse d'une figure résolument moderne, la *velocewoman* a parfois été associée, dans les publicités, à l'imagerie traditionnelle de la féminité. Dans les univers de plusieurs affichistes, dont ceux d'Alphonse Mucha, où règne un printemps éternel, et de Jules Chéret, proche collaborateur de Champsaur⁶² qui ne connaissait rien de plus beau qu'un bouquet de fleurs⁶³, de jolies jeunes filles sont mises en scène « côté jardin », même lorsqu'il s'agit de cyclistes. C'est là, parmi les roses et les violettes, les muguetts et les jonquilles, qu'elles donnent rendez-vous à leurs admirateurs. L'influence du *Modern Style* se fait sentir par le choix d'une telle muse : « La fleur faisait entendre un thème cher à l'union [des arts décoratifs] : celui de la femme-fleur, aussi fraîche, changeante, réceptive et revivifiante que la nature elle-même⁶⁴ ». Parmi les publicités qui se distinguent à cet égard, notons celles réalisées par Frederick Winthrop Ramsdell en 1899 pour les cycles American Crescent (**fig. 19**) et par Peter Alfred Gross vers 1900 pour Rudge La Déesse (**fig. 20**). Dans la première, la bicyclette est reléguée au second plan, l'attention étant entièrement tournée vers la cycliste : sa robe d'un jaune vif et ses cheveux d'une rousseur incendiaire serpentent tous deux sous l'effet d'un vent invisible. En privilégiant ainsi les lignes sinueuses, l'illustrateur évoque par son tracé le monde végétal, celui-ci étant composé de feuillages et de plantes aux formes rondes, flexibles, tortueuses et onduleuses⁶⁵. Les fleurs de lys qui occupent la partie inférieure de l'image ne sont donc pas la seule manière d'évoquer la nature, la femme jouant aussi ce rôle :

⁶² Voir Ségolène Le Men, « L'œuvre de Chéret en résonance », dans Réjane Bargiel et Ségolène Le Men (dir.), *La Belle Époque de Jules Chéret. De l'affiche au décor*, catalogue d'exposition, Les Arts décoratifs, 23 juin – 7 novembre 2010, Paris, Bibliothèque nationale de France, 2010, p. 68.

⁶³ « “Ce que j'aime le plus au monde, c'est un bouquet de fleurs. Je ne connais rien de plus beau. Je voudrais peindre des femmes pareilles à des fleurs” » Jules Chéret cité dans Réjane Bargiel, « Jules Chéret, décorateur », dans Réjane Bargiel et Ségolène Le Men (dir.), *op. cit.*, p. 103.

⁶⁴ Debora L. Silverman, *op. cit.*, p. 218.

⁶⁵ Voir Roger Sauton, « Introduction », *Affiches et gravures Art nouveau*, Paris, Flammarion, 1977, p. 5. et Bernard Champigneulle, *op. cit.*, p. 96.

La femme est l'obsession majeure de l'art 1900 : partout son corps s'étire, s'enroule ou coule, masse plastique indéfiniment malléable et docile, tour à tour languissante caresse ou chaîne fatale. Par ses formes, par sa chevelure, la femme inspire les lignes, et ces lignes gardent la nostalgie des courbes dont elles sont nées⁶⁶.

À l'instar de la bicyclette, dont les formes géométriques devaient suivre les motifs imaginés par les affichistes, le corps féminin était soumis aux exigences de l'ornementation⁶⁷. Autre exemple de ce phénomène, l'affiche de Peter Alfred Gross présente une femme, coiffée d'une couronne de fleurs roses, pédalant sur une route de campagne, des pans de sa robe jaune, couleur populaire dans le monde du cycle⁶⁸, flottant derrière elle. Effet intéressant ici, la cycliste interagit avec l'encadrement fleuri où apparaît le nom de la marque de vélos vendue, ce qui renforce le lien qui l'unit au domaine végétal : « Les compositions florales, dans leurs grâces ondulantes, possédaient une lascivité, des douceurs tendres qui évoquaient tout naturellement la femme. Et c'est tout naturellement que la femme vient s'unir à la fleur dans les représentations scéniques du répertoire de l'Art Nouveau⁶⁹ ».

Cette union entre le féminin et le monde naturel connaît également une forte popularité dans la littérature, puisque la femme-plante participe de ces figures monstrueuses qui peuplent l'imaginaire de la société fin de siècle. Si, dans *Lulu*, la figure de la fille-fleur ne se confond pas avec celle de la cycliste, il en va autrement dans *Voici des ailes*. Tant le récit de Maurice Leblanc que les illustrations produites par Lucien Métivet pour l'édition originale (Paul Ollendorf, 1898) associent les personnages féminins à la flore. Cette influence est peu surprenante considérant que les deux hommes entretenaient des liens avec des associations

⁶⁶ *1900*, catalogue d'exposition, Galeries nationales du Grand Palais, 17 mars – 26 juin 2000, Paris, Réunion des Musées nationaux et le musée d'Orsay, 2000, p. 255.

⁶⁷ À cet égard, la publicité d'Alphonse Mucha pour les cycles Perfecta (1898) constitue un cas exemplaire. L'affichiste représente, en un plan rapproché, une cycliste penchée sur sa bicyclette : sa chevelure abondante, qui flotte dans tous les sens, est faite d'arabesques qui rappellent les courbes du guidon et de la roue.

⁶⁸ « Quelque soit la ligne thématique ou iconographique privilégiée, toutes les marques expriment un engagement pour la couleur jaune utilisée de façon stratégique. Dans l'imaginaire collectif, la couleur jaune permet d'établir un lien immédiat avec le monde du cycle. Si le motif profond de cette association reste à trouver, du moins la correspondance du jaune avec le soleil, via l'analogie entre les rayons de la roue et ceux de l'astre, semble évidente. » Nadine Besse, « Les pratiques cyclistes de la Belle Époque au Front populaire », *op. cit.*, p. 108.

⁶⁹ Bernard Champigneulle, *op. cit.*, p. 90.

pour lesquelles la nature occupe une place importante, soit l'Artistic-cycle-club⁷⁰ dans le cas du premier et l'Art nouveau pour le second⁷¹. Ainsi, quand ils mettent en scène Régine Fauvière et Madeleine d'Arjols, qui s'initient dans l'œuvre à la pratique vélocipédique, ils n'hésitent pas à les faire apparaître sous les traits de nymphes des bois dotées d'une « chevelure de faunesse » (*VDA*, 115). Telles les Naïades des récits mythologiques, qui président aux différentes sources d'eaux de la forêt, Régine et Madeleine se plaisent à se laver dans les fontaines (publiques !) et à patauger dans les rivières : « Et ils la [Régine] virent alors, sa veste enlevée, qui se lavait à grande eau dans la cuve de pierre » (*VDA*, 56), « Et soudain, parmi le désordre de grosses roches moussues et de pins farouches, ils l'aperçurent [Madeleine] qui pataugeait dans l'eau, les jambes nues » (*VDA*, 95-96). Un tel comportement peut surprendre, mais il s'agit simplement pour ces femmes de se rafraîchir un peu après une longue randonnée à vélo. Pour se reposer, il leur arrive également de s'évader dans la nature et d'entrer directement en contact avec celle-ci : « Madeleine, une à une, prenait les tiges sinueuses où s'ouvrent les petites fleurs dorées et roses. Elle les embrassait. Elle les pressait contre ses paupières et contre ses joues. Elle s'en fit une couronne, elle s'en fit un collier, et une ceinture, et des bracelets » (*VDA*, 112). Ici, la flore est un accessoire dont la femme se pare comme s'il s'agissait d'un bijou, à la façon de la séduisante *velocewoman* de l'affiche *Rudge La Déesse*. Or, même lorsqu'elle roule à bicyclette, courbée comme un roseau sous le poids de l'effort, son corps épousant les mouvements de sa machine, elle est pareille au roseau : souple, gracile, sauvage. Dans la force et la persévérance, elle conserve la beauté et la grâce qui font son charme : « Et de l'évasement accru des hanches, les jambes coulaient comme des sources de lait, s'effilaient comme des stalactites de chair, pures et délicates, toutes blanches et toutes rondes » (*VDA*, 96). De quoi faire taire les détracteurs du vélo qui

⁷⁰ Ce regroupement de cyclistes témoigne des liens étroits qui subsistent, à la Belle Époque, entre le monde végétal, le domaine de l'art et l'industrie du vélo : « En 1896, cette fête [artistic-cycle club] propose au programme des courses d'artistes (hommes et dames), des courses de professionnels, des courses de tandems (dames), un match sensationnel, un défilé de cycles fleuris et une bataille de fleurs. » Nadine Besse, « Les pratiques cyclistes de la Belle Époque au Front populaire : affaires de désirs et désirs d'affaires », dans *Voici des ailes. Affiches de cycles*, catalogue d'exposition, Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne, 3 mai – 22 septembre 2002, Saint-Étienne, Réunion des Musées Nationaux, 2002, p. 40.

⁷⁰ Voir Roderick Watson et Martin Gray, *The Penguin Book of the Bicycle*, Londres, A. Lane, 1978, p. 40.

⁷¹ « Rares sont les bibliophiles qui ont eu entre les mains la délicieuse édition Ollendorff de *Voici des ailes* (1898), dont les illustrations très libres de Lucien Métivet font un véritable petit bijou d'Art Nouveau. » J. P. S., « Note de l'éditeur », dans Maurice Leblanc, *Voici des ailes*, Paris, Phébus, coll. « D'aujourd'hui », 1999, p. 9.

craignent que cette machine ne corrompe les formes féminines. Pour illustrer ces scènes, tant celles qui se déroulent en route que hors piste, Lucien Métivet procède à un curieux mélange entre tradition et nouveauté. Ainsi, bien que la femme soit vêtue d'un costume approprié à sa pratique et à son époque (jupe-culotte froncée sous le genou, veste à manches gigot, petit canotier, foulard noué à la façon d'une cravate), elle est placée au centre d'une composition encadrée de fleurs (**fig. 21**), tantôt elle participe d'une mise en scène où l'on devine l'influence de la peinture académique, et plus précisément de tableaux s'attachant à la représentation de nymphes, de sirènes, de fées ou d'autres créatures féminines alors en vogue⁷². Comme dans *Nymphe endormie près d'une source* (1850) de Théodore Chassériau, *Hylas et les nymphes* (1896) de John William Waterhouse ou *Une nymphe dans la forêt* de Charles-Amable Lenoir (s. d.), les dessins de Métivet mettent en scène les personnages féminins prenant la pose dans des décors idylliques : des fleurs dans les cheveux, le visage souriant ou simplement serein, Madeleine apparaît ici les bras croisés sur le cœur (**fig. 22**), là elle se prélassse dans l'herbe, seins nus (**fig. 23**), et ici, enfin, elle émerge de l'eau telle une plante aquatique (**fig. 24**) : « Et c'était un délicieux spectacle. Les jambes semblaient de longues tiges flexibles terminées par des fleurs épanouies. Elles avaient une vie frémissante et nerveuse. [...] Elles ployaient comme des bras agiles. » (*VDA*, 99). Cyclistes ou nymphes des bois ? Difficile à dire, car même la route qu'elles empruntent à vélo est pavée de fleurs et le ciel sous lequel elles se reposent, peuplé de papillons (**fig. 25**). Dans *Voici des ailes*, les cyclistes s'épanouissent loin de la ville, là où elles peuvent jouer les fées de l'eau, en s'asseyant « sur la margelle des fontaines [ou en se] baign[a]nt nues dans l'onde pure⁷³ ».

Dans les exemples iconographiques et littéraires présentés, les artistes puisent dans l'imaginaire de la fille-fleur et de ses diverses incarnations afin de nourrir celui de la cycliste. Cela peut paraître normal, puisque le premier jouit d'une tradition beaucoup plus riche que le second, qui en est encore à ses débuts, mais également parce qu'un tel emprunt permet d'opérer un transfert de qualités entre les deux figures : beauté, douceur, délicatesse, légèreté, telles sont les qualités que les jeunes filles en fleurs confèrent à la *velocewoman*. Or, ce qui

⁷² Voir Laurence Prod'homme (dir.), *op. cit.*, p. 14.

⁷³ Édouard Brasey, *Démons et merveilles. Fées, lutins, sorcières et autres créatures magiques*, Paris, Chêne, 2006, p. 109.

sous-tend également cette fascination pour le végétal, c'est une volonté d'associer la bicyclette à un imaginaire amoureux dont les fleurs sont un symbole manifeste⁷⁴, question qui est abordée dans les prochains chapitres.

4.3 Un Pégase d'acier

Au tournant du siècle, rien ne saurait freiner l'ascension vertigineuse de la bicyclette. Propulsée par l'enthousiasme qu'elle suscite chez les écrivains et par les efforts déployés par l'industrie du cycle pour la vendre, elle atteint des sommets de popularité⁷⁵, surpassant même dans l'esprit des contemporains la locomotive qui avait jusqu'alors échauffé les esprits. Les affichistes ont d'ailleurs misé en partie sur la rivalité qui existait, durant la période fin de siècle, entre la locomotive et leur produit pour favoriser cette dernière, comme en témoigne l'affiche créée par Plouzeau vers 1897 pour les cycles Terrot (**fig. 26**). Sur des rails, qui servent dans le contexte de piste de course, une jeune femme pédale avec aisance, le regard tourné vers l'arrière, là où un train peine à la rejoindre. Les volutes de fumée qui s'échappent de la cheminée de la locomotive rendent compte des efforts déployés par la machine pour rattraper son adversaire⁷⁶. En gonflant les capacités du vélo et en diminuant considérablement celles de la locomotive, Plouzeau représente symboliquement la permutation qui s'opère dans l'esprit du consommateur : alors que l'attrait généré par le cheval à vapeur s'essouffle, la fascination exercée par la bicyclette prend son élan. Quelques années plus tard, l'arrivée de l'automobile fait renaître ce motif et les compagnies qui vendaient jadis des bicyclettes vantent cette fois les mérites de leurs véhicules à moteur au détriment de la locomotive, signe que les temps changent et que le train n'est plus ce qu'il était au XIX^e siècle.

La montée de la bicyclette vers les plus hautes sphères éveille l'intérêt des artistes. Pour mettre en scène le triomphe de leur « petite reine », les illustrateurs campent les cyclistes dans des décors aériens, car après avoir conquis tous les territoires terrestres, il ne leur reste plus qu'à gagner le ciel et le cosmos. À nouveau, c'est la femme qui atterrit le plus souvent dans de

⁷⁴ Gérard Gengembre, *Honoré de Balzac. Le Lys dans la vallée*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Études littéraires », 1994, p. 62.

⁷⁵ Voir Roderick Watson et Martin Gray, *The Penguin Book of the Bicycle*, Londres, A. Lane, 1978, p. 122.

⁷⁶ Voir Nadine Besse, « Les pratiques cyclistes de la Belle Époque au Front populaire », *op. cit.*, p. 94.

tels décors où les arbres ont fait place aux étoiles, le soleil à la lune, le jaune à l'indigo. Jean de Paléologu et Henri Gray, dans les affiches qu'ils conçoivent respectivement pour les cycles Fernand Clément & Cie en 1895 (**fig. 27**) et Sirius en 1899 (**fig. 28**), imaginent des *velocewomen* vêtues de robes diaphanes, pédalant pieds nus dans le ciel d'une nuit étoilée. Ici, les femmes « sont en état d'apesanteur, emportées par [un] même mouvement ascensionnel⁷⁷ » qui permet à l'une de rouler sur un croissant de lune comme s'il s'agissait d'une piste de course et à l'autre de toucher les étoiles. La cycliste se retrouve dans un décor étrange, doté d'une signification métaphorique : pour les contemporains habitués à l'imposante locomotive, la bicyclette surprend par sa légèreté ; à leurs yeux, elle est « pur Éther⁷⁸ », c'est une « machine aussi rapide qu'une fusée, mais légère et féminine⁷⁹ » qui permet de défier la gravité, de s'arracher à la terre. D'un point de vue historique, la bicyclette et l'avion sont d'ailleurs plus liés qu'il n'y paraît. À la fin du XIX^e siècle, c'est en dotant un vélo d'une paire d'ailes que les frères Wright, alors propriétaires d'une entreprise de fabrication de bicyclettes⁸⁰, ont cru pouvoir conquérir le ciel :

Indeed, although it might seem paradoxical to us today, it was precisely as designers and riders of bicycles that the Wrights were well equipped technically to understand and solve certain of the problems posed by flight. What, after all, was a flying machine except a powered bicycle that moved through the air by means of wings ?⁸¹

Appelés « aviettes » en France, là où ils faisaient l'objet de compétitions dans des vélodromes⁸², ces prototypes d'aéroplane témoignent des rapports étroits qui existent entre les divers véhicules inventés à l'époque moderne, chacun d'eux constituant un pas de plus vers l'accomplissement d'un rêve collectif, celui de voler⁸³.

⁷⁷ Réjane Bargiel et Ségolène Le Men, « L'art de Jules Chéret : côté rue et côté salon », dans Réjane Bargiel et Ségolène Le Men (dir.), *op. cit.*, p. 27.

⁷⁸ Paul Fournel, « D'air et de feu », dans *Voici des ailes. Affiches de cycles*, catalogue d'exposition, Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne, 3 mai – 22 septembre 2002, Saint-Étienne, Réunion des Musées Nationaux, 2002, p. 11.

⁷⁹ Jack Rennert, *100 ans d'affiches du cycle*, Paris, Henri Veyrier, 1974, p. 6.

⁸⁰ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 8-9.

⁸¹ *Ibid.*, p. 10.

⁸² Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 15.

⁸³ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 263.

Afin de rendre compte du caractère aérien de la bicyclette, l'industrie a recours à divers motifs allégoriques. D'une part, elle fait référence à des « éléments naturels performants⁸⁴ », tels que le démontrent les noms donnés par les constructeurs à leurs produits : Ouragan (**fig. 29**), La Guêpe (**fig. 30**) et Falcon (**fig. 31**). Dans ces publicités aux noms révélateurs, la bicyclette accueille ouvertement les dons de la nature : la force du vent, la légèreté de l'insecte et de l'oiseau sont dorénavant ses attributs. D'autre part, les affichistes utilisent une image dotée d'une puissante force d'évocation : les ailes. De nombreuses affiches m'apparaissent révélatrices à cet égard, puisqu'elles représentent toutes des femmes ailées, qui apparaissent sous la forme d'anges (**fig. 32**) ou des déesses chaussées des sandales d'Hermès (**fig. 33**). Parfois, c'est même le vélo qui se dote d'une paire d'ailes (**fig. 34**) afin d'emporter la cycliste vers les hautes sphères. Dans ces publicités mettant en scène des « thèmes spectaculaires⁸⁵ », la *velocewoman* est au service de la bicyclette, et non le contraire. Il s'agit surtout d'évoquer, grâce au mouvement de ses cheveux et de sa robe, aux références mythologiques et allégoriques et, enfin, à la position de son corps qui est suspendu dans les airs, de la vitesse atteinte par les usagers du vélo⁸⁶, une vitesse si phénoménale et prodigieuse qu'elle permet aux cyclistes de s'envoler. Afin de transmettre son message, les affichistes utilisent un effet de surenchère, une stratégie fréquemment employée dans le domaine publicitaire⁸⁷.

Dans *Voici des ailes*, les cyclistes sont également des descendants d'Icare. Tel le fils de Dédale, ils survolent les grands chemins en quête d'horizons nouveaux et ne craignent rien d'autre que le soleil, cet « ennemi personnel qui flagell[e] leur dos et dévor[e] leur nuque » (*VDA*, 37). Pour Leblanc, ce sont les cyclistes qui, bien avant les aviateurs, ont cherché à imiter les oiseaux : « Voici des ailes qui nous poussent, encore inhabiles et imparfaites, mais des ailes tout de même. C'est l'ébauche qui s'améliorera jusqu'au jour où nous planerons dans les airs comme de grands oiseaux tranquilles » (*VDA*, 145-146). Comme l'annonce son titre, le roman de Maurice Leblanc est profondément ancré dans un imaginaire aérien. Systématiquement, la pratique vélocipédique est comparée à un envol, qui représente sur le

⁸⁴ Paul Fournel, *op. cit.*, p. 18.

⁸⁵ Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 35.

⁸⁶ Voir Jean-Paul Laplagne, *op. cit.*, p. 91.

⁸⁷ Voir Jean-Michel Adam et Marc Bonhomme, *L'argumentation publicitaire. Rhétorique de l'éloge et de la persuasion*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 15.

plan symbolique la vitesse atteinte par les personnages : « Ils allaient. La folie du mouvement les exaltait. Ils se sentaient des êtres surnaturels, doués de moyens nouveaux et de pouvoirs inconnus, des espèces d'oiseaux dont les ailes rasaient la terre et dont la tête ardente planait jusqu'au ciel » (*VDA*, 120). Chez Leblanc, *sportsmen* et *velocewomen* ont le pouvoir, lorsqu'ils montent à bicyclette, non pas de rouler, mais bien de planer, de flotter au-dessus des routes. Plus encore, ils semblent dotés de pouvoirs surnaturels et inconnus qui leur permettent d'apprécier de manière différente le paysage qui les entoure, de poser sur leur environnement un regard autre : « C'est une vie d'être surhumains. La merveilleuse sensation ! Voler comme des oiseaux, en silence, dans l'air soumis ; voir, comme des dieux, le changement ininterrompu des décors » (*VDA*, 144-145). En ce sens, s'ils étaient jadis dépourvus des qualités nécessaires à leur ascension, l'homme et la femme modernes peuvent dorénavant rêver. La bicyclette, feu sacré que leur remet l'industrie du cycle, leur permet de jouir des mêmes privilèges que les dieux⁸⁸. Il n'y a pas de doute, à la cour de la « petite reine », la vie que l'on mène n'est jamais banale. Parmi toutes les illustrations créées par Lucien Métivet pour l'ouvrage, celle qui orne la page titre (**fig. 35**) mérite d'être soulignée. En lui-même, ce dessin comprend tous les motifs évoqués jusqu'à maintenant : une femme partiellement dénudée, dotée d'une longue chevelure ornée de fleurs, chevauche une bicyclette ailée. Le vélo est ici dessiné de manière minimale, réduit à deux lignes perpendiculaires, l'une formée par la roue et le cadre, l'autre par le guidon. La posture de la femme, qui roule les bras en croix, constitue non seulement un rappel de la forme du vélo, mais s'apparente également à une seconde paire d'ailes, ce qui donne du dynamisme à la représentation. Ici, il n'est pas question de prendre une pose figée comme celle des filles-fleurs, mais plutôt d'adopter une posture qui évoque la mobilité et l'agilité.

En regard de cette omniprésence de figures ailées dans la littérature et le domaine publicitaire, on ne peut passer sous silence, à nouveau, l'influence de l'Art nouveau. Fascinés par les mouvements de l'air, qui ont insufflé à leur tracé graphique son dynamisme⁸⁹, les

⁸⁸ Lucien Métivet, dans ses illustrations, s'emploie d'ailleurs à représenter diverses divinités à bicyclette (voir *VDA*, 1, 74, 175, 197, 202).

⁸⁹ Voir Shelley Wood Cordulack, « Art Nouveau and the Will to Flight », *Journal of Design History*, vol. 5, n° 4, 1992, p. 264.

artistes affiliés à ce mouvement se sont naturellement tournés vers le cycliste pour mettre en scène leur intérêt envers l'envol :

Speed of course is associated with the Art Nouveau line itself, but the image most associated with speed in Art Nouveau design seems to have been that of the cyclist. [...] Of course the French word for bicycle is vélocipède, but the bicycle was not only associated with velocity ; its seems more specifically to have been associated with the feeling of flight, for the majority of Art Nouveau cyclists pictured in periodicals of the 1890s are accompanied by wings of some sort⁹⁰.

Particulièrement présent en France et en Allemagne, là où l'aviation fait l'objet d'un intérêt marqué⁹¹, le motif des ailes constitue une manière de représenter symboliquement l'âge moderne : « *Art Nouveau artists found that wings and images of flight [...] could also function as symbols of: energy (upward, forward, and at great speed), exhilaration, conquest, optimism, the new age, and the future, towards which they were propelled⁹²* ». Quand les cyclistes, le cœur gonflé d'espoir, s'envolent, c'est donc pour mieux entrevoir ce que leur réserve le XX^e siècle. Ainsi, même si les *velocewomen* qui apparaissent dans les affiches sont en partie rattachées à une tradition picturale, en cela qu'elles se confondent avec les filles-fleurs, sont représentées dans des poses travaillées, sont caractérisées par leur beauté et sont en partie érotisées, les doter d'ailes signifie que, malgré les apparences, elles sont emportées elles aussi par le même mouvement ascensionnel que les hommes.

Si certains, pour mettre en scène la capacité du vélo à faire « planer » ses usagers préfèrent l'univers des étoiles et le motif manifeste des ailes, d'autres choisissent celui du cirque, univers fort populaire dans la deuxième moitié du XIX^e siècle en raison de l'influence du géant du spectacle américain, Phineas Taylor Barnum⁹³. Cette vogue est présente tant dans l'univers de l'affiche, Jules Chéret étant le chef de file à cet égard⁹⁴, que dans celui de la

⁹⁰ Voir Shelley Wood Cordulack, *loc. cit.*, p. 261-262.

⁹¹ Voir *ibid.*, p. 265.

⁹² *Ibid.*, p. 271.

⁹³ Voir Catherine Dousteysier-Khoze, « Cirque, affiche et littérature : l'américanisation du roman *fin de siècle* », dans Laurence Guellec et Françoise Hache-Bissette (dir.), *Littérature et publicité : de Balzac à Beigbeder*, actes du colloque des Arts décoratifs, Marseille, Éditions Gausson, 2012, p. 149.

⁹⁴ Par leur design, les affiches de Chéret rappellent le cirque : [S]a légèreté, sa qualité éthérée, onirique, cotonneuse, évanescence [...] renvoie au monde du rêve, au merveilleux et offre là encore un parallèle avec le monde du cirque, avec la légèreté de l'acrobate qui semble sur le point de s'envoler. » Catherine Dousteysier-Khoze, *op. cit.*, p. 156.

littérature à partir des années 1870 et 1880⁹⁵. L'industrie du cycle, en faisant référence à des personnages issus du monde du spectacle, cherche essentiellement à rendre compte de la légèreté et de la malléabilité du vélo, à adjoindre à la bicyclette les qualités des artistes performant sur scène. Ainsi, il arrive que les cyclistes, dans les affiches, adoptent les traits de la clownesse (**fig. 36**) ou d'une danseuse de music-hall (**fig. 37**), la danse étant liée dans l'esprit des contemporains à la figure de Loïe Fuller et à ses mouvements lumineux et fluides rappelant ceux de l'oiseau, du papillon et de l'ange⁹⁶. Les acrobates, quant à eux, ont été convoqués par les illustrateurs pour leur sens de l'équilibre : se tenir sur un engin à deux roues n'est-il pas, après tout, un exercice demandant grâce et adresse ? Dans *Lulu, roman clownesque*, œuvre qui constitue « l'apothéose de la rencontre entre cirque, affiche et littérature⁹⁷ », la pantomime fait participer la bicyclette à l'un de ses numéros de voltige :

Un soir, son apparition sur la piste du cirque fut comme un éblouissement de grâce et de vice, silhouette androgyne spécieusement gracile, d'une équivoque féminité, moulée en un maillot décolleté en V double (majuscule), sur la poitrine et le dos, jusqu'aux reins et jusqu'à la ceinture. [...] Ainsi troublante, elle inventa des voltiges à bicyclette, tournoyant, debout sur la selle, pour retomber en équilibre sur les pédales, dressée, les jambes en l'air, à la force des bras, accrochée au cadre, enfin, pédalant en tenant en arrière les poignées du guidon, sa houppe blonde et le corps en avant de la machine, pareille aux cariatides des anciennes galères, mais en modernité exaspérée (*LRC*, 651).

Entraînée à l'art de la métamorphose, Lulu incarne dans cette scène un nouveau personnage, directement hérité de l'univers publicitaire. Car la cycliste qu'elle personnifie n'est pas de celle que l'on croise dans les boulevards ou sur les chemins de champagne, elle est d'une nature autre : belle, agile, festive, elle ressemble trait pour trait à la jeune femme qui, dans l'affiche conçue par Jean de Paléologu pour les cycles Sirius en 1899 (**fig. 38**), se tient en équilibre sur la selle de sa bicyclette, alors que sa robe de gaze flotte autour elle. Lulu, ici, ne fait pas que solliciter l'imaginaire de la réclame pour charmer les spectateurs, elle apparaît littéralement comme une affiche vivante⁹⁸ en endossant la posture de la « Chérette », nom

⁹⁵ Voir Catherine Dousteysier-Khoze, *op. cit.*, p. 157.

⁹⁶ Voir Shelley Wood Cordulack, *op. cit.*, p. 268.

⁹⁷ Catherine Dousteysier-Khoze, *op. cit.*, p. 160.

⁹⁸ À ce sujet, voir Sandrine Bazile, *loc. cit.*, s. p.

donné à la jeune fille gaie, vive et mobile⁹⁹ qui apparaît systématiquement dans les publicités de Jules Chéret : « *Impish and provocative, the chérette was a figure of brazen sexuality invitation, but her suspension undermined the corporeality of her presence and removed her pantomime of desire to the realm of fantasy*¹⁰⁰ ». Dans ce contexte, le vélo apparaît comme une machine spectaculaire qui permet à la cycliste de susciter l'étonnement et l'admiration chez autrui.

Pierre Giffard a vu juste. Au tournant du siècle, la bicyclette règne en maître sur les routes de province, là où ses adeptes se multiplient, et sur les murs de la « capitale en rumeur » (LRC, 705), là où brille son étoile. Partout, affiches et romans chantent ses hauts faits, font l'éloge de sa beauté, de sa force et de sa vitesse, et célèbrent celles qui l'utilisent. Dans l'univers publicitaire, nulle trace des inquiétudes qui circulent alors dans la société au sujet de la cycliste : elle y apparaît pédalant dans les campagnes, se reposant dans l'herbe fraîche ou s'envolant sur son vélo. Si la *velocewoman* imaginée par les illustrateurs ne peut se confondre avec la femme réelle qui arpente les rues de villes comme Paris, New York et Londres, c'est bien parce que la publicité, même si elle est en partie le « reflet de l'état technique et de la situation des mœurs à un moment donné¹⁰¹ », relève aussi du fantasme, puisqu'elle se présente comme une « réponse aux motivations et aux désirs les plus profonds et les plus irrationnels d'évasion, de métamorphose, d'oubli, d'idéalisation et d'épanouissement du moi [...]»¹⁰². Afin d'interpeller des consommateurs potentiels, il était préférable pour l'industrie du cycle de diffuser des images avantageuses et séduisantes de cyclistes, la flatterie apparaissant comme une meilleure stratégie que la critique¹⁰³. Leur cycliste est ainsi « surféminisée », voire érotisée ; lorsqu'elle n'est pas vêtue à la dernière mode, elle est partiellement ou totalement dénudée. Bien qu'il ne s'agisse, en un sens, que de substituer un stéréotype, celui de la femme

⁹⁹ Voir Sandrine Bazile, *loc. cit.*, s. p.

¹⁰⁰ Marcus Verhagen, « The Poster in *Fin-de-Siècle* Paris : “That Mobile and Degenerate Art” », dans Leo Charney et Vanessa R. Schwartz (dir.), *Cinema and the Invention of Modern Life*, Oakland, University of California Press, 1995, p. 105.

¹⁰¹ Max Gallo et Carlo Arturo Quintavalle, *L'affiche. Miroir de l'histoire. Miroir de la vie*, traduction de Jocelyne de Pass, Paris, Robert Laffont, 1973 [1972], p. 10.

¹⁰² Bernard Cathelat, *Publicité et société*, préface de Bernard Brochand, Paris, Payot, coll. « Petite bibliothèque Payot », 1992 [1968], p. 39.

¹⁰³ Voir Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 99.

masculinisée, pour un autre, celui de la fille-fleur par exemple, les affiches et les romans présentés ont l'avantage de rendre compte des contradictions qui animent alors les représentations de la *velowoman*, contradictions dont l'industrie a tiré profit : « [L]es fabricants de bicyclettes profitèrent consciemment des sentiments complexes et ambivalents que le cyclisme féminin provoquait aussi bien parmi ses défenseurs que chez ses critiques¹⁰⁴ ».

S'inscrivant à l'opposé d'un certain discours social, qui stigmatise la cycliste, ces représentations textuelles et visuelles contribuent à adoucir son image, mais aussi à transformer indirectement celle de la « femme moderne », ces deux figures étant étroitement associées dans l'imaginaire. En présentant la femme sur son vélo, c'est-à-dire en train de faire usage d'un véhicule moderne, en la mettant en scène seule, ce qui témoigne d'une forme d'indépendance, et en la montrant s'envolant vers les cieux, symbole de la vitesse qu'elle peut atteindre, affiches et œuvres littéraires témoignent d'un changement dans les mentalités¹⁰⁵. Dans le monde de l'affiche, rêve et réalité se confondent. Il ne faudrait pas croire, à la vue de ces décors enchanteurs qu'imaginent les illustrateurs, devant cette profusion de couleurs et ces figures allégoriques, qu'il ne s'agit que d'un fantasme. Car l'affiche, en véhiculant, sous les traits de la cycliste, l'image de la « femme moderne », joue un « rôle d'agent de mutations sociologiques, morales et sportives¹⁰⁶ ». La relation qui unit une œuvre d'art à la société qui la voit naître ne fonctionne pas qu'à sens unique, elle est double : l'affiche, certes influencée par les divers dispositifs qui l'entourent, a un impact non négligeable sur les mœurs et sur leur évolution, puisqu'elle contribue à modifier l'opinion publique : « *By disseminating such images they themselves helped shape the changing images and identities of modern women*¹⁰⁷ ». Dans le monde de l'affiche, la femme s'émancipe ; elle accède au plaisir, puisque la pratique vélocipédiste est une forme de loisir, elle rêve de voyages et d'explorations, elle « affirm[e] son droit au sport¹⁰⁸ », chasse gardée masculine, et bouleverse, enfin, les normes sociales et genrées. Quand A. Bonnard, en 1890, réalise une affiche pour les cycles Papillon

¹⁰⁴ Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 37.

¹⁰⁵ « Au-delà de l'incitation recherchée, écrit Max Gallo, l'affiche reflète de nouvelles attitudes sociales : le rejet déjà des habitudes religieuses, le desserrement de l'emprise catholique sur la femme, le refus de la soumission. » Jean-Paul Laplagne, *op. cit.*, p. 89.

¹⁰⁶ Jean-Paul Laplagne, *op. cit.*, p. 88.

¹⁰⁷ Ruth E. Iskin, *op. cit.*, p. 96.

¹⁰⁸ Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 37.

(fig. 39), le message est clair : une nouvelle mariée dévale gaiement un escalier, fuyant déjà la noce grâce à son vélo¹⁰⁹. L'évolution dans les mœurs se traduit ici par la mise en scène de la bicyclette comme « partenaire technologique de la femme nouvelle¹¹⁰ », mais également par la promotion d'attitudes audacieuses. Le regard du spectateur se déplace ; il n'est plus porté sur le visible (la beauté du corps), mais sur l'invisible (le message véhiculé) : mesdames, fuyez le mariage, car la route vous attend.

Chapitre 5

Allons au bois de Boulogne

C'est à un environnement urbain que l'on aurait tendance à associer la bicyclette. En tant que « technologie enfantée par l'ère industrielle¹¹¹ », cet outil de locomotion semble en effet mieux adapté au rythme de la ville qu'à celui de la campagne. Au sein de l'univers citadin, reconnu pour son caractère éphémère, changeant et fugitif, les moyens de transport tels que le vélo permettent à leurs utilisateurs de suivre la cadence instaurée par la vie moderne. Or, malgré cette alliance qui se dessine entre urbanité, mobilité et modernité, plusieurs œuvres textuelles et iconographiques ont préféré camper ce véhicule dans des décors qui, comme nous l'avons vu, ont des allures de jardins miniatures. Au sein de la grisaille urbaine, les grands espaces verts qu'ils donnent à voir détonnent. Ouverture sur une vie en plein air, sur des horizons lointains, ces œuvres constituent également une fenêtre sur l'univers des vacances estivales : « Le vélo est d'abord une fête colorée qui n'est autre que la fête des vacances. Il est en forêt, il est à la campagne, il est au bord de la mer, il ajoute le rêve au rêve¹¹² ».

¹⁰⁹ Voir Réjane Bargiel et collab. (dir.), *La petite reine. Le vélo en affiches à la fin du XIX^e siècle*, catalogue d'exposition, Musée de l'Affiche, 31 mai – 23 septembre 1979, Paris, Musée de l'Affiche, 1979, s. p.

¹¹⁰ Debora L. Silverman citée dans Christopher Thompson, « Corps, sexe et bicyclette », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 65.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 67.

¹¹² Paul Fournel, *op. cit.*, p. 10.

Pour les femmes issues de la bourgeoisie, ces « [f]emmes du monde et demi-mondaines [qui] sont aussi enragées les unes que les autres pour la bicyclette¹¹³ », l'accès à des espaces inconnus permet d'introduire dans leur quotidien une forme d'aventure, de la nouveauté, de l'imprévu. Si un tour de vélo n'équivaut pas à un tour du monde, il n'en demeure pas moins qu'il permet de goûter, dans une moindre mesure, à l'existence exceptionnelle des bourlingueuses et des voyageuses. La fin du XIX^e siècle marque d'ailleurs la naissance du cyclotourisme, la bicyclette apparaissant comme une manière d'explorer des espaces isolés, inaccessibles par le chemin de fer : « Avec ça [la bicyclette], on peut partir sur les routes. Et donc nouer des relations nouvelles avec l'espace et le temps, ressentir autrement, dans sa chair et dans son esprit, ce qu'est le territoire¹¹⁴ ». Synonyme de plaisir, de liberté et même de fête¹¹⁵, la bicyclette permet à ses usagers de faire l'expérience d'un temps vacant, celui du loisir et des vacances, et de découvrir des espaces vierges, libres des contraintes rigides qui pèsent sur l'espace public bourgeois, réglé par les sphères séparées. Enchaîner à la routine, au foyer et aux tâches domestiques, les femmes issues de ce milieu découvrent donc en la bicyclette une forme d'échappatoire, une façon de rompre avec la monotonie de l'existence, bref, de prendre la *fuite*. Sur la route, elles peuvent assouvir leur désir d'évasion, prendre des risques, repousser leurs limites comme celles qui les entourent.

Dans le présent chapitre, je m'intéresse à la façon dont la femme, par l'entremise de sa pratique du cyclisme, se construit un temps et un espace à soi. Au prisme des idées d'Alain Corbin sur la question du loisir et de celles de Michel Foucault sur l'hétérotopie¹¹⁶, j'interroge la façon dont la *velocewoman*, au sein du micro-univers que représente la route, fait l'« expérience de la modernité ». Car même en dehors de la ville, espace auquel est intrinsèquement lié le processus de modernisation de la société, il est possible pour la femme de procéder à la conquête d'une forme d'indépendance : « *Emotional responses to movement can symbolise women's investment in a desire to be elsewhere, the stimulating feeling associated with escape from a confining location or the hope invested in another place beyond*

¹¹³ Article de *La Bicyclette* (1894) cité dans Claude Pasteur, *Les femmes à bicyclette à la Belle Époque*, Paris, France-Empire, coll. « Si 1900 m'était conté... », 1986, p. 141.

¹¹⁴ Catherine Bertho Lavenir, « L'échappée belle », *loc. cit.*, p. 117.

¹¹⁵ Réjane Bargiel et collab. (dir.), *La petite reine*, *op. cit.*, s. p.

¹¹⁶ Michel Foucault, « Des espaces autres », *Dits et écrits (1954-1988)*, Paris, Gallimard, 1994 [1967], tome 4, p. 752-762.

*the known*¹¹⁷ ». L'émancipation féminine est ainsi possible, dans les œuvres, puisqu'elle se produit dans un « nulle part¹¹⁸ », la route apparaissant comme un espace vierge, ainsi que dans le cadre d'un temps vacant, celui du loisir et des vacances.

5.1 Retour à l'état sauvage

Cette enquête s'ouvre sur les deux ouvrages présentés précédemment, puisque ceux-ci associent également la pratique du cyclisme à des espaces particuliers – espaces champêtres, comme dans la publicité – qui fonctionnent à la façon de microcosmes. Dans la troisième partie de *Lulu, roman clownesque*, la pantomime séjourne quelque temps à la campagne en compagnie de son amant, le peintre Georges Decroix. Lasse de Paris et de Londres, là où elle a successivement triomphé, lasse de la gloire, des applaudissements, des flatteries, des sollicitations, elle souhaite « trouver un coin de terre où se reposer, vivre tranquille » (*LRC*, 712). Elle choisit donc la campagne, où il lui est possible d'entrer en communion avec la nature, loin de ses prétendants et de ses admirateurs qui célèbrent son talent et consomment ses effigies.

Dans ce havre de paix, elle découvre le clocher de Plogoff et l'église de Primelin, dévale une lande où se vautrent des cochons, se repose à l'ombre d'un moulin à vent et s'arrête, finalement, en haut d'une falaise, là où elle contemple le spectacle de la mer. Chacun de ses arrêts se fait grâce à la bicyclette, car c'est elle qui permet d'arpenter le territoire : « Par la route de Quimper à Douarnenez, le peintre et son amie, Lulu – en costume garçonier, ces jours-là –, s'en allaient à bicyclette, dans le soleil près de s'éteindre » (*LRC*, 720). En raison de son vélo, Lulu se voit offrir une opportunité nouvelle, celle de vivre en harmonie avec la nature. Car s'il lui arrive, dans ses spectacles, d'incorporer des éléments rappelant la flore et la faune¹¹⁹, ceux-ci ne sont rien d'autre que des artifices destinés à charmer les spectateurs. Imitations, reproductions esthétisées de la réalité, ils la rattachent à l'univers du cirque et ne

¹¹⁷ Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 159.

¹¹⁸ Michel Foucault, « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 757.

¹¹⁹ Voir à ce sujet les passages intitulés « La danse du soleil », « La danse des serpents », « La danse des fleurs », « La danse du papillon », « La danse du feu » et « La danse de l'or » (*LRC*, 698-700).

permettent pas à la clownesse d'échapper à son quotidien. Le vélo, au contraire, lui ouvre les portes d'un univers naturel avec lequel elle peut interagir :

La clownesse envoya un baiser au soleil, gaminement. En un clin d'œil, elle ôta son costume, sa culotte de cycliste, tout, puis jeta sa chemise, qui fit une tache claire parmi les sainfoins pourprés, les papillons d'or des genêts, les coquelicots sanglants, et elle apparut adorablement nue sur la lande inculte. [...] De tous côtés, [les cochons] s'en vinrent aux pieds de Lulu, éblouis de sa resplendissante beauté (*LRC*, 721).

La beauté de Lulu n'est ici altérée par aucun artifice ni aucun costume. Sa nudité, signe de liberté, traduit son nouvel état d'esprit. Dans la nature, elle peut se reposer et s'amuser en toute simplicité, se livrer à ses instincts : « [La bicyclette] participe pour les écrivains bourgeois de 1900 des valeurs aristocratiques : la célébration de l'effort gratuit, de l'exploit inimitable qui permet de joindre, sur le modèle grec, la beauté physique à la distinction de l'âme¹²⁰ ». Dans ce passage, les charmes de Lulu se mêlent à ceux de la nature, et leur beauté à tous deux ouvre le regard du lecteur sur l'attrait de la province. À travers des descriptions pittoresques, une France de carte postale se dessine, comme celle que les « Touring Clubs » et autres associations de cyclistes offraient, à l'époque, aux bourgeois désireux de faire l'expérience de plaisirs nouveaux. En leur proposant une « autre manière d'user de la route, des paysages et de soi¹²¹ », ils montrent que la bicyclette est, certes, un objet qui permet la conquête de territoires, mais plus encore, qui permet de se mesurer au territoire¹²², voire d'entrer en communion avec la nature.

Dans *Voici des ailes*, Maurice Leblanc insiste lui aussi sur le rapport « intime » que les cyclistes entretiennent avec l'espace. Contrairement à d'autres véhicules de transport, tels que le train dans lequel une fenêtre sépare le passager du paysage qu'il observe, la bicyclette permet de sentir et de toucher directement la nature, voire de s'y fondre : « [E]t il me semble maintenant que ce verre se casse, morceau par morceau, et que les sensations m'arrivent directes, chaudes, douloureuses presque » (*VDA*, 66). Aucune forme de médiation ne s'interpose entre le cycliste et l'objet de son regard. Le vélo, c'est « la découverte du corps,

¹²⁰ Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, coll. « Le champ médiologique », 1999, p. 95.

¹²¹ *Ibid.*

¹²² Voir Catherine Bertho Lavenir, « L'échappée belle », *loc. cit.*, p. 121.

d'abord, et de ses sensations. Plaisir de boire à la fontaine quand on a soif, de se reposer au sommet après la côte, de sentir le vent sur sa peau lors de la descente : autant d'émotions neuves qui nourrissent une littérature¹²³ ». Plus que la vitesse, c'est l'espace lui-même qui grise, d'où la volonté chez les personnages de Leblanc de repousser sans cesse leur destination, d'aller toujours plus loin. De Paris à Dieppe, puis de la Normandie à la Bretagne, ils explorent des villes et des villages, visitent des châteaux et des cathédrales, traversent des forêts et des plaines. Plus qu'une façon d'offrir à son lecteur des descriptions de paysages¹²⁴, ce tour de la province permet à l'auteur d'insister sur le thème du plein air et sur le plaisir que les couples de cyclistes ressentent à prendre des « bouffées d'air vif » (*VDA*, 41) et à sentir le soleil sur leur peau¹²⁵. Vivre simplement, être emporté par la seule force des jambes, ressentir l'espace jusque dans sa chair, tels sont les avantages du cycliste qui roule comme en un songe : « Dans le trouble grisant de leurs rêves, ils se faisaient l'effet d'êtres fabuleux qu'a touchés la baguette d'une fée » (*VDA*, 43). La bicyclette est-elle un instrument magique ? S'il s'agit clairement d'une exagération, il n'en demeure pas moins que cette machine est dotée de certains pouvoirs, dont celui de libérer ses usagers : « Et c'était une vie incomparable, une vie d'allégresse et d'enthousiasme [...]. C'est une vie libre, sans restrictions ni bornes » (*VDA*, 144), « Jetés subitement en plein contact avec la nature, nous sommes régénérés. Nos instincts se dégagent de tout cet encombrement d'obstacles qui les contrariait » (*VDA*, 133). En verte campagne, emportés par les ailes que leur donne la bicyclette, les personnages s'affranchissent de leur « enveloppe de verre » (*VDA*, 108) qui représente, de manière symbolique, les entraves de l'existence mondaine, de cette vie de vanités, d'habitudes, de préjugés et de mensonges. Libérés de la routine et des « chaînes qui [les] embarrassaient » (*VDA*, 181), ils sont livrés à

¹²³ Catherine Bertho Lavenir, « Le vélo, entre culture et technique, *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 9. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/bertho01.pdf, consulté le 12 avril 2017.

¹²⁴ À titre d'exemple, je reproduis le passage suivant : « La longue avenue de peupliers où se retrouvèrent Pascal et Madeleine après les belles heures de la nuit, leur parut l'issue merveilleuse par où ils sortaient d'un rêve magnifique pour atteindre à une réalité plus belle encore. Ils pénétraient dans un pays auquel leur imagination voulut attribuer un aspect différent. Les prairies avaient des airs de parc anglais. Des arbres les encadraient, et, pour peu qu'on s'élevât, tous ces arbres dominés formaient une grande forêt, un vêtement de verdure aux verts innombrables qui couvrait la terre à l'infini./ La nature les accueillit comme une amie charmante, sous ses ornements de rosée et de soleil » (*VDA*, 199-200).

¹²⁵ Dans ses illustrations, Lucien Métivet fait d'ailleurs la part belle au soleil : ses rayons, marqués à grands traits, éclairent la route suivie par les personnages et sa silhouette se profile à l'horizon dans plusieurs images, comme la promesse d'un avenir meilleur.

leurs inclinations naturelles en même temps qu'à la nature elle-même. Tels les artistes de l'Art nouveau, qui considèrent la nature comme un modèle de transformation et de métamorphose¹²⁶, Maurice Leblanc fait de la campagne une source de renouveau. Son caractère changeant fait écho aux réalités psychologiques¹²⁷ vécues par les personnages : face au spectacle que leur offre la nature, à cette danse où se meuvent harmonieusement les nuages, les fleurs, les feuilles et les insectes, ils se construisent « une vie neuve » (*VDA*, 107), plus simple, plus heureuse. Normal, en ce sens, qu'ils veuillent toujours pousser plus en avant leur exploration de la France. Tant qu'ils roulent, leur randonnée ponctuelle s'apparente à des vacances perpétuelles, susceptible de les transformer à jamais : « À chaque tournant de route nous laissons un peu de nous » (*VDA*, 181).

Pour Madeleine et Régine, cette transformation de soi prend la forme d'un affranchissement. D'abord hésitantes à l'idée d'entreprendre une expédition à vélo¹²⁸, elles prennent rapidement goût à la randonnée, s'y accoutument, allant même jusqu'à pousser leur audace en proposant de nouvelles destinations. Au fil des pages, elles s'émancipent. Sous l'impulsion de la bicyclette, leurs habitudes et leurs mœurs se modifient. Les dames elles-mêmes s'étonnent des changements qui se produisent chez elles, comme en témoigne ce dialogue :

– Moi, je ne me reconnais pas, avoua Madeleine, je n'aurais jamais pensé que je consentirais à porter ces horribles culottes et que je m'y trouverais très bien. – Et moi, fit Régine, moi qui me plonge la tête dans des fontaines publiques et qui me montre, après, sans m'arranger. [...] – Et transpirer, être sale, avoir la peau cuite par le soleil... jamais d'ombrelle... des gants pas toujours... – Et pas de corset, reprit Régine (*VDA*, 61).

Dans ce passage, le changement de costume coïncide avec une transformation psychologique : troquer le corset, les gants et l'ombrelle, accessoires du « décorum » féminin, pour la culotte, c'est non seulement privilégier le pratique au détriment de l'esthétique, mais c'est également se rendre visible en tant que femme émancipée, puisque le costume cycliste donne « le

¹²⁶ Voir *Teaching Art Nouveau (1890-1914)*, Washington, National Gallery of Art, 2000, p. 8. En ligne : <http://www.nga.gov/content/dam/ngaweb/Education/learning-resources/teaching-packets/pdfs/Art-Nouveau-tp.pdf>, consulté le 12 octobre 2015.

¹²⁷ Voir *ibid.*

¹²⁸ « Mais les deux dames se regardaient hésitantes, troublées par la perspective d'actes aussi téméraires. On eût dit qu'on leur proposait quelque aventure extraordinaire, hors des conditions possibles de la vie, une de ces expéditions lointaines et périlleuses dont il n'est pas sûr que l'on revienne jamais » (*VDA*, 26).

sentiment d'une plus grande maîtrise corporelle et, partant, d'une plus grande confiance en soi¹²⁹ ». Nécessité pour les unes, acte de révolte pour les autres¹³⁰, le port du pantalon est ici une manière d'avoir du plaisir, de laisser libre cours à ses fantaisies. Portées par le sentiment de légèreté et d'insouciance que leur procure le vélo, Régine et Madeleine posent des gestes allant à l'encontre de la modestie et de la pudeur qui siéent à leur sexe¹³¹. Se plonger la tête dans une fontaine, s'exhiber en public dans une tenue inappropriée, voilà des gestes qui témoignent de leur prise de liberté et de risque : « En réalité Régine s'émancipait de plus en plus, lâchée à ses instincts, ivre de cette vie en plein air, comme si le soleil et le mouvement lui eussent tourné la tête » (*VDA*, 78). Dans ce passage, la relation étroite unissant l'espace et le social¹³² est exploitée de manière implicite, dans la mesure où le soleil, métonymie de l'univers des vacances, est considéré comme étant directement responsable du changement d'attitude du personnage féminin. Source d'éblouissement, il empêche les femmes de voir le « droit chemin » et les entraîne ainsi sur des routes parallèles, plus risquées et inusitées. Les règles, les conventions et les normes qui pèsent sur Régine et Madeleine sont directement rattachées à leur milieu ; s'en extirper, c'est s'offrir la possibilité de réaliser ses rêves et d'assouvir ses idéaux.

5.2 Un espace à soi

L'espace n'est pas neutre. Animé d'une « sourde sacralisation¹³³ » qui crée des divisions entre le privé et le public, la famille et le social, la culture et l'utile, le loisir et le travail¹³⁴, il est également organisé par une société donnée sur la base de principes idéologiques. Il exerce donc sur ceux qui l'occupent une certaine forme de contrôle en assignant à chacun une place¹³⁵. Permissif pour les hommes, plus restrictif pour les femmes, l'espace joue un rôle

¹²⁹ Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, *op. cit.*, p. 232.

¹³⁰ Voir Cynthia Greig et Catherine Smith, *op. cit.*, p. 7.

¹³¹ Voir Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 23.

¹³² Voir Stephen Kern, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Cambridge, Harvard University Press, 1983, p. 111.

¹³³ Michel Foucault, « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 754.

¹³⁴ Voir *ibid.*

¹³⁵ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 259.

prépondérant dans la vie sociale des individus, mais aussi dans la construction de leur identité. Écartées des lieux du savoir, des espaces gouvernementaux et économiques¹³⁶, les femmes sont par le fait même tenues à l'écart de toute forme de pouvoir. L'espace ouvert par le vélo, s'il ne constitue pas une manière de s'appropriier concrètement des droits civiques ou une autorité politique, représente cependant une fenêtre au sein de laquelle les femmes peuvent profiter de libertés qui leur sont, d'ordinaire, interdites. À vélo, on n'est pas seulement maître de sa destination, on est également « maître de soi » (*VDA*, 64). En ce sens, il peut être intéressant de considérer l'univers spatio-temporel ouvert par la bicyclette à partir du concept de l'hétérotopie, tel qu'il est défini par Michel Foucault dans « Des espaces autres » (1967). Le roman *Paris* (1897) d'Émile Zola m'aidera à ce titre dans ma réflexion.

Dernier chapitre des *Trois Villes*, trilogie romanesque ayant précédemment conduit le personnage principal, l'abbé Pierre Froment, à Lourdes puis à Rome, *Paris* accorde à la bicyclette une place importante au sein de l'intrigue amoureuse qui sous-tend le récit. À l'ombre des grands drames qui se trament dans l'œuvre (complots anarchistes, rupture avec l'Église, misère sociale¹³⁷), les passages consacrés au cyclisme constituent des moments de répit, pour le lecteur autant que les personnages. De retour après trois ans de voyage, désillusionné par la perte de sa foi¹³⁸, Pierre croise la route de Marie Couturier, jeune femme fiancée à son frère. Tous deux animés d'un intérêt envers la bicyclette, plusieurs scènes les présentent en promenade au célèbre bois de Boulogne. À la Belle Époque, il s'agissait d'un haut-lieu de sociabilité mondaine, puisque les élégants s'y baladaient le dimanche :

On peut dire que le Tout-Paris se trouve au Bois chaque matin. Le cyclisme a provoqué ce réveil matinal de la gentry parisienne. Il faut aussi reconnaître que le luxe et le confortable [*sic*] des établissements qui se sont créés au Bois ne contribuent pas peu à attirer les cyclistes dans notre charmant Bois. Il convient de citer en premier lieu les Chalets du Cycle, dont l'intelligent propriétaire, Monsieur Marais, a fait, au son de la musique tzigane, le rendez-vous du monde élégant¹³⁹.

¹³⁶ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 259.

¹³⁷ Voir Jacques Noiray, « Préface », dans Émile Zola, *Paris*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 2002, p. 24-25.

¹³⁸ Voir Émile Zola, *Les Trois Villes. Paris*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 2002 [1897], p. 42. Désormais abrégé en *Paris*, suivi du numéro de page.

¹³⁹ Écho de *La Bicyclette* (1893) cité dans Claude Pasteur, *op. cit.*, p. 142.

Autrefois envahis par les équipages des demi-mondaines et des cocottes¹⁴⁰, les parcs et autres lieux de promenade se transforment sous l'influence de la bicyclette, perçue d'abord et avant tout par la classe bourgeoise comme une activité divertissante, un loisir qui se pratique loin de l'agitation du milieu urbain : « [L]e jardin public de la Belle Époque est un haut lieu de la sociabilité cycliste. Il évite aux promeneurs les embarras de la ville tout en facilitant la circulation dans les allées¹⁴¹ ». Dans *Paris*, l'espace du bois occupe une place prépondérante dans l'imaginaire du cycle ; dans les scènes où apparaissent des figures de cyclistes (hommes ou femmes), c'est systématiquement ce lieu qui sert de décor. À cet espace naturel, situé dans le 16^e arrondissement de Paris, Zola rattache directement des pratiques et une classe sociale : « Au loin, seulement, les voix indistinctes du Bois matinal, un grelot de bicyclette, un galop de cheval, un roulement de voiture, toute l'oisiveté heureuse, grisée du grand air, du Paris mondain » (*Paris*, 350). Si les bourgeois pédalent pour se divertir, ils le font aussi pour échapper aux désagréments du quotidien, à l'agitation de la ville. L'appel de la nature se fait sentir chez les personnages de Zola, attirés dans la forêt par le son de cloche lancé par le vélo : « La pluie venait de cesser, on entendit le grelot clair d'une bicyclette » (*Paris*, 370), « Les grelots tintaient, les chaînes avaient leur petit bruissement léger » (*Paris*, 454), « Puis, brusquement, il crut entendre les grelots des bicyclettes » (*Paris*, 457). Annonçant l'heure de la promenade, le tintement du grelot appelle à lui les fidèles de la bicyclette. Difficile de résister à cet appel et, surtout, à ses promesses d'évasion. Pour Marie et Pierre, errer dans le bois est une façon d'éviter les situations conflictuelles qui rythment leur quotidien. Dans la demeure familiale, là où elle s'occupe des tâches ménagères et de trois enfants qui ne sont pas les siens, Marie est fiancée à un homme par utilité et non par amour¹⁴², alors que dans les lieux où l'amène son devoir cléricale, Pierre est confronté à ses propres remises en question concernant son avenir avec l'Église. Pédaler devient donc une manière pour eux d'échapper à l'autorité (familiale ou cléricale) qui s'exerce sur eux, une façon de *fuir* la réalité de leur existence : « Mais c'était encore autre chose, la santé du grand air, l'allégresse de l'exercice pris en commun, tout ce plaisir de se sentir libres et bien portants, en pleine nature » (*Paris*,

¹⁴⁰ Voir Catherine Guignon, *op. cit.*, p. 97.

¹⁴¹ Laurence Prod'homme (dir.), *op. cit.*, p. 221.

¹⁴² « Puis, peu à peu, l'idée d'un mariage possible entre Marie et Guillaume était née, avait pris toute une apparence d'utilité et de raison » (*Paris*, 187).

447). Au bois de Boulogne, les codes qui pèsent sur l'existence des individus semblent disparaître ; ni subverties ou abolies, elles sont plutôt oubliées le temps d'une promenade, puisque l'espace du plein air obéit à des règles différentes, celles de la fête, du jeu et de la joie de vivre¹⁴³. Les lieux de promenade, où les cyclistes déambulent en quête de plaisir, le vélo étant d'abord un amusement à leurs yeux¹⁴⁴, ce sont non seulement des espaces du dehors, des « emplacements de passage¹⁴⁵ », pour reprendre des expressions de Michel Foucault, mais aussi, et surtout, des « hétérotopies » :

Il y a également, et ceci probablement dans toute culture, dans toute civilisation, des lieux réels, des lieux effectifs, des lieux qui sont dessinés dans l'institution même de la société, et qui sont des sortes de contre-emplacements, sortes d'utopies effectivement réalisées dans lesquelles tous les autres emplacements réels que l'on peut trouver à l'intérieur de la culture sont à la fois représentés, contestés et inversés, des sortes de lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient effectivement localisables. Ces lieux, parce qu'ils sont absolument autres que tous les emplacements qu'ils reflètent et dont ils parlent, je les appellerai, par opposition aux utopies, les hétérotopies¹⁴⁶.

Quoiqu'ils s'agissent de lieux réels et localisables, tels que le cimetière, le jardin, les asiles, les maisons closes, les prisons et les villages du club méditerranéen¹⁴⁷, les hétérotopies sont tout de même des espaces bien différents des autres. Hors de tous les lieux, ils constituent des contestations mythiques ou réelles des espaces dans lesquels nous vivons¹⁴⁸, c'est-à-dire qu'ils « creus[e]nt l'évidence de l'espace vécu jusqu'à en contester l'usage ordinaire¹⁴⁹ » ; il en va ainsi de l'espace du bois de Boulogne dans le roman de Zola. Cette forêt, bien qu'elle se situe dans Paris, est tout à l'opposé de la Ville-Lumière : là, nulle trace de la misère, de la grisaille, du « dégel morne et frissonnant » (*Paris*, 37) qui règnent dans les rues de la capitale. Dans les allées du bois, qui sont d'une « douceur infinie » (*Paris*, 451), se multiplient les délices. Le

¹⁴³ Voir Nadine Besse, « Les pratiques cyclistes de la Belle Époque au Front populaire », *op. cit.*, p. 48.

¹⁴⁴ Voir Catherine Bertho Lavenir, « Le vélo, entre culture et technique, *loc. cit.*, p. 8.

¹⁴⁵ Michel, Foucault « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 755.

¹⁴⁶ *Ibid.*, p. 756.

¹⁴⁷ Voir Michel Foucault, « Les hétérotopies », conférence radiophonique, 1966. En ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=lxOruDUO4p8>, consulté le 9 octobre 2017.

¹⁴⁸ Voir *ibid.*

¹⁴⁹ Philippe Sabot, « Langage, société, corps. Utopies et hétérotopies chez Michel Foucault », *Materiali Foucaultiani*, vol. 1, n° 1, 2012, p. 8. En ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00746742/document>, consulté le 9 octobre 2017.

parfum des fleurs, la chaleur du soleil, la fraîcheur de l'air, la vie grouillante des mousses et des bêtes, tout cela revigore les cyclistes. Ce pouvoir régénérateur de la forêt, « d'une beauté, d'une grandeur solitaire et souveraine » (*Paris*, 452), est d'ailleurs exacerbé par l'utilisation de la bicyclette, comme en témoigne ce passage marqué par le thème de l'envol : « Ils touchaient à peine le sol, des ailes leurs étaient poussées qui les emmenaient d'un même essor, par les rayons et par les ombres, par la vie éparse du grand bois frissonnant » (*Paris*, 451). L'espace de la promenade possède donc une certaine dimension hétérotopique, puisque tout en se situant dans l'espace social de la ville, il se trouve à l'extérieur de celui-ci¹⁵⁰, tant par ses propriétés physiques que par l'expérience qu'il propose à ses visiteurs. Parmi ceux-ci, il faut surtout retenir le nom de Marie Couturier, personnage qui entretient avec l'espace une relation singulière. Prenant souvent la parole pour vanter les mérites de la bicyclette, à qui elle trouve « toutes sortes de vertus » (*Paris*, 403), Marie est celle qui fait preuve du plus d'enthousiasme quand se préparent des escapades au bois : « “Je veux absolument que vous connaissiez la joie de rouler sur une belle route, parmi de beaux arbres” » (*Paris*, 446), « “Regardez, regardez ! n'est-ce pas délicieux, cette forêt où nous roulons ensemble ? et quel bon vent cela met dans nos poitrines ! et comme cela vous purifie, vous calme et vous encourage !” » (*Paris*, 450-451). Sa force, son énergie, sa gaieté, Marie les puise à même la nature, dans cette « mère commune, la terre » (*Paris*, 450). Pour cette jeune femme qui a fait ses études dans un lycée, cette « grande fille savante » (*Paris*, 414) comme elle se plaît à le dire¹⁵¹, la bicyclette est plus qu'un simple instrument de loisir, c'est un outil pédagogique. Si, à la fin du XIX^e siècle, l'accès à l'éducation supérieure constitue l'une des pierres angulaires des revendications féministes et républicaines, pour Marie, c'est par le vélo que l'on « apprend à se conduire dans la vie » (*Paris*, 449). Il est impératif à ses yeux que les jeunes filles en fassent l'expérience, car « toute l'éducation est là, savoir et vouloir » (*Paris*, 450) :

¹⁵⁰ Voir Philippe Sabot, *loc. cit.*, p. 9.

¹⁵¹ Il ne faudrait cependant pas voir en Marie une « femme nouvelle » ou une féministe, dans la mesure où ses escapades à bicyclette ne lui font jamais perdre de vue son devoir familial et ses idées libérales demeurent, somme toute, dans les limites du raisonnable : « Je plaisante... Vous savez que je suis une simple, moi, et que je n'en demande pas tant que vous. Ah ! les revendications, les droits de la femme ! C'est bien clair, elle les a tous, elle est l'égal de l'homme, autant que la nature y consent » (*Paris*, 401). De plus, son éducation particulière n'a nullement altéré sa nature féminine : « Et le miracle, avec toute cette science entassée un peu au hasard, était qu'elle fût restée très femme, très tendre, sans rien de dur ni de viril. Elle n'était que libre, loyale et charmante » (*Paris*, 413).

Mettez-en une toute jeune sur une bicyclette, et lâchez-la-moi sur les routes, il faudra bien qu'elle ouvre les yeux, pour voir et éviter le caillou, pour tourner à propos, et dans le bon sens, quand un coude se présentera. Une voiture arrive au galop, un danger quelconque se déclare, et tout de suite il faut qu'elle se décide, qu'elle donne son coup de guidon d'une main ferme et sage, si elle ne veut pas y laisser un membre... En somme, n'y a-t-il pas là un continuel apprentissage de la volonté, une admirable leçon de conduite et de défense ? (*Paris*, 450)

Dans ce passage, dans lequel on reconnaît des idées qui circulaient à l'époque dans le discours social¹⁵², Marie loue la manière dont le vélo permet à la femme de faire des expériences nouvelles, qui seraient à la fois irréalisables et inadmissibles dans l'espace familial. Quand elle pédale, la femme apprend le prix de l'effort et le plaisir de l'imprévu, elle ressent de la fierté à l'idée d'affronter des obstacles, elle se découvre une force insoupçonnée, et substitue à l'immobilité de son quotidien la mobilité et la vitesse : « Puis, dans la pente, vers Poissy, elle [Marie] excita Pierre, tous deux laissèrent leur machine s'emballer. Alors, ce fut cette griserie allègre de la vitesse, l'enivrante sensation de l'équilibre dans le coup de foudre où l'on roule à perdre haleine » (*Paris*, 451). Il y a donc, dans l'espace du cycle, quelque chose de ce « nulle part » que Michel Foucault définit comme les lieux que la société réserve aux individus dont le comportement est jugé déviant par rapport à la moyenne, à la norme exigée¹⁵³. En donnant l'exemple des maisons de retraite, qui accueillent une forme d'oisiveté s'opposant à la productivité exigée par la société, il rend compte du caractère marginal de ces lieux. Si le bois de Boulogne se présente comme un « nulle part », c'est non seulement parce qu'il permet aux individus d'échapper à la rigidité de leur quotidien, mais également parce qu'il rend possible une forme d'émancipation féminine, comme l'affirme Marie dans ce passage :

– Alors, l'émancipation de la femme par la bicyclette ? – Mon Dieu ! pourquoi pas ?...
Cela semble drôle, et pourtant voyez quel chemin parcouru déjà : la culotte qui délivre

¹⁵² Des idées similaires sont rapportées par Georges Montorgueil dans *La parisienne peinte par elle-même* (1897) : « Au dessert, la présidente but à la Bicyclette, qui devait délivrer son sexe des entraves séculaires. Elle saluait en elle l'instrument qui combattait la faiblesse musculaire de la femme en développant ses moyens physiques et qui combattait sa faiblesse morale, faite de crainte, de timidité, d'indécision. Pédaler, c'est s'obliger à garder l'esprit en alerte, s'apprendre à tourner l'obstacle ou à le vaincre. [...] Pour l'esprit oisieux de la femme, quel exercice plus salubre ? » Georges Montorgueil, « La Bicyclette », *La parisienne peinte par elle-même*, Paris, L. Conquet, 1897, p. 186. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k123293b/f205.item.r=georges%20montorgueil%20la%20parisienne>, consulté le 20 décembre 2015.

¹⁵³ Voir Michel Foucault, « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 757.

les jambes, [...] la femme et les enfants qui suivent le mari partout, les camarades comme nous deux qui peuvent s'en aller à travers champs, à travers bois, sans qu'on s'en étonne (*Paris*, 450).

Pour Foucault, les espaces sont toujours des lieux où se joue une forme de pouvoir¹⁵⁴, puisqu'ils sont saturés par le social et par le politique, étant contrôlés par des règles implicites et explicites. Le bois de Boulogne, au même titre que les autres lieux investis par les cyclistes, constituent ainsi des hétérotopies puisqu'ils fonctionnent différemment de l'espace de la ville, ils contestent son mode de fonctionnement¹⁵⁵ en offrant la possibilité aux femmes, par exemple, d'y vivre librement et leur offrant une « nouvelle manière d'être dans le monde et dans le temps¹⁵⁶ ». Ils constituent presque un monde à l'envers, où il est possible, comme chez Zola, pour un prêtre de flirter avec une jeune fille.

5.3 Un temps à soi

En plus de caractère hétérotopique des lieux ouverts par la bicyclette, il convient d'interroger également leur dimension hétérochronique, dans la mesure où « il n'est pas possible de méconnaître [l']entrecroisement fatal du temps avec l'espace¹⁵⁷ ». C'est ce que Mikhaïl Bakhtine définit d'ailleurs par sa notion de « chronotope ». Dans *Esthétique et théorie du roman*, il affirme :

Dans le chronotope de l'art littéraire a lieu la fusion des indices spatiaux et temporels en un tout intelligible et concret. Ici, le temps se condense, devient compact, visible pour l'art, tandis que l'espace s'intensifie, s'engouffre dans le mouvement du temps, du sujet, de l'Histoire. Les indices du temps se découvrent dans l'espace, celui-ci est perçu et mesuré d'après le temps. Cette intersection des séries et cette fusion des indices caractérisent, précisément, le chronotope de l'art littéraire¹⁵⁸.

¹⁵⁴ Voir Andrew Thacker, *op. cit.*, p. 29.

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ Thomas Carrier-Lafleur, « De Lourdes à Paris, en train ou en bicyclette. Hybridations médiatiques et machinistes dans le cycle des Trois-Villes d'Émile Zola (1893-1898) », *Sens public*, 9 avril 2018, s. p. En ligne : <http://www.sens-public.org/article1290.html>, consulté le 29 septembre 2018.

¹⁵⁷ Michel Foucault, « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 753.

¹⁵⁸ Mikhaïl Bakhtine, *Esthétique et théorie du roman*, traduit du russe par Daria Olivier, préface de Michel Aucouturier, Paris, Gallimard, 1987 [1975], p. 237-238.

Cette corrélation des rapports spatio-temporels est essentielle dans le domaine des transports, puisque ceux-ci provoquent non seulement un rétrécissement de l'espace, les lieux éloignés se « rapprochant » des voyageurs, mais également une compression du temps, les voyages étant réalisés en des laps de temps plus courts qu'auparavant. Pour cette raison, même s'il a été surtout question jusqu'à présent de l'importance jouée par l'espace public dans l'imaginaire de la *fugitive*, il importe également de considérer le rapport qu'entretiennent les cyclistes avec le temps, dans la mesure où il participe de cet ensemble défini par Bahktine.

Michel Foucault considère ainsi que « l'hétérotopie se met à fonctionner à plein [dès lors que] les hommes se trouvent dans une sorte de rupture absolue avec leur temps traditionnel¹⁵⁹ ». À cet égard, l'ouvrage intitulé *The Golf Lunatic and his Cycling Wife* (1902) de l'auteure britannique Mary Eliza Kennard s'avère révélateur. Avant de s'avancer dans l'analyse, il faut d'abord mentionner qu'il existe, pour l'auteur de « Des espaces autres », deux types d'hétérochronies, soit celles « qui sont liées à l'accumulation du temps, [et celles] qui sont liées, au contraire, au temps dans ce qu'il a de plus futile, de plus passager, de plus précaire, et cela sur le mode de la fête¹⁶⁰ », en donnant à ce titre l'exemple du village de vacances. C'est cette seconde manifestation qui m'intéresse plus particulièrement parce qu'elle permet de mieux comprendre le cas de Kennard.

L'œuvre s'ouvre sur une querelle de ménage, puisque le couple placé au cœur de l'intrigue, formé du golfeur (Dolly) et de la cycliste (Cynthia) annoncés par le titre, est mal assorti. La femme est présentée d'emblée comme une forte tête : ambitieuse et indépendante, elle possède un esprit aventureux et un tempérament sauvage¹⁶¹ qui lui donnent un côté « *tomboy* » (*CW*, 5). Non conventionnelle, voire excentrique aux yeux de son mari, Cynthia n'hésite pas à donner son opinion et à formuler des idées originales, en contradiction avec la norme établie. Elle critique ainsi ouvertement la futilité de l'existence féminine, réglée et conçue par la société, allant même jusqu'à se rebeller contre les règles sociales :

But in Society, what does the ordinary woman's life consist of? She rises of a morning assured of three, if not four, substantial meals, which she eats without earning, often

¹⁵⁹ Michel Foucault, « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 759.

¹⁶⁰ *Ibid.*, p. 760.

¹⁶¹ Voir Mary Eliza Kennard, *The Golf Lunatic and his Cycling Wife*, New York et Londres, Brentano's et Hutchinson & Co, 1902, p. 1-5. Désormais abrégé en *CW*, suivi du numéro de page.

without appetite. Then she writes a few letters, plays a little on the piano, goes out for a walk, comes in to luncheon, mounts the stairs, dresses with scrupulous care, drives in a luxurious carriage, returns to tea, glances at the newspaper or a sensational novel, adorns herself for dinner, eats once more without being in the least hungry, goes out to parties or to sleep in an armchair, – and so the hollow, profitless, monotonous day drags to an end. She has no employment in the true sense of the word. From morning till night her one aim and object is to kill time (CW, 6).

Ce long passage permet de voir apparaître, à travers l'énumération, le fardeau que constituent les tâches féminines ; de plus, la question du temps y est centrale. Vide de sens, voué à la répétition, la journée typique décrite par Cynthia possède tout de cette « cyclicité », cet immobilisme dont parle Patricia Murphy dans *Time is of the Essence*¹⁶². Écartées de toute forme de productivité, de progrès, les femmes n'ont d'autre choix que de « tuer le temps », en passant d'une obligation mondaine à une autre. Ironie du sort, c'est la roue qui permet à Cynthia de sortir de ce cycle, de remettre en question cette construction artificielle du temps qui l'enchaîne à l'inaction. À vélo, elle se découvre un esprit vagabond qui la pousse à rejeter ses devoirs de maîtresse de maison et à introduire dans sa vie une part de surprise : « *I had escaped from the narrow groove of everyday existence* » (CW, 179). En ce sens, l'espace du cycle obéit bel et bien à un temps différent : au rythme monotone d'avant, réglé au quart de tour, se substitue une cadence autre, plus rapide, plus erratique aussi, car sujette aux changements et à l'imprévisibilité. Faire de la bicyclette, c'est donc entrer en rupture avec un temps cyclique, qui amène la femme à poser continuellement les mêmes gestes, c'est introduire dans une journée qui se veut identique à la précédente une part d'aventure. Or, pour dérégler l'horloge, il faut pouvoir s'offrir le luxe d'un temps vacant, celui du loisir, qui s'organise au milieu du XIX^e siècle, période marquée par une redistribution des temps sociaux¹⁶³. L'apparition de moyens de transport modernes, comme la bicyclette, crée d'abord une « accélération des rythmes symbolisée par l'augmentation de la vitesse des véhicules¹⁶⁴ ». En réponse à cette accélération, qui s'introduit dans le monde du travail en activant la productivité, il devient nécessaire d'avoir du temps libre, de mettre de côté le devoir et les obligations (familiales, sociales, professionnelles) au profit du pur plaisir. Pour les femmes de

¹⁶² Voir Patricia Murphy, *op. cit.*, p. 24.

¹⁶³ Voir Alain Corbin, « L'avènement des loisirs », *op. cit.*, p. 10.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 15.

la bourgeoisie, la bicyclette représente donc non seulement une manière de se créer un « espace à soi », celui de la nature¹⁶⁵, mais aussi un « temps à soi », celui des vacances, qui « s'impose comme une parenthèse nécessaire dans la vie quotidienne¹⁶⁶ » :

Le temps des vacances [...] est devenu celui du bonheur attendu [et il] autorise l'attention à soi, l'expérience de soi, voire la révélation de soi. Il est celui durant lequel le corps retrouve une existence oubliée. Le temps des vacances est, peu à peu, devenu un élément déterminant de la construction des identités¹⁶⁷.

Hétérochronique et hétérotopique, l'univers du cycle possède pour les femmes un rôle compensatoire¹⁶⁸, dans la mesure où, privées de la possibilité d'explorer des voies différentes de celles que leur destine la société, elles peuvent jouer, dans cette fenêtre spatio-temporelle que représentent les promenades à vélo, un autre rôle, plus affirmé, voire apparaître comme une femme émancipée : « *Truly may it be said that woman a-wheel is a woman emancipated* » (CW, 71). Dans *The Golf Lunatic and his Bicycling Wife*, Cynthia va même jusqu'à faire de sa passion pour la bicyclette une vocation. En devenant membre du « Cycling Touring Club », puis en contribuant mensuellement à un magazine sportif, le *Cycles Snips*, deux gestes qui lui attirent la désapprobation de son époux, elle intègre à son existence conventionnelle une part de responsabilité, une fonction sociale concrète, le pouvoir d'avoir un impact sur autrui : « *The following month I was literally besieged with letters from various ladies, all requesting me to furnish them with further particulars. [...] Before long I was on the staff of no less than three cycle papers, and began to find myself looked up to as an authority* » (CW, 69). Plus indépendante, tant sur le plan physique qu'économique, travail et voyage étant dépendants l'un de l'autre, elle se dote de plusieurs des qualités qui définissent la « femme moderne » :

¹⁶⁵ L'ouvrage de Kennard ne fait pas exception à la règle en proposant, à son tour, un éloge de la nature et de ses vertus libératrices et régénératrices : « *To me it was an unmixed pleasure to throw off the bonds of Society and travel the roads like a tramp. [...] I entered into the charm of vagrant life, – the absence from restraint, the liberty, and the inborn love of Nature, which to some temperaments renders it almost a necessity to escape from the haunts of men and seek solitude. And how beautiful Nature was in her varied moods ! Every common hedgerow seemed a "thing of joy" in the glad springtime. Mark the delicate green leaf as it bursts from the bud, the tender foliage of the trees gracefully outlined against the azure sky. Listen to the song of the birds, watch the mighty army of insect existence, inhale the fragrant air, bask in the health-giving sun.* » (CW, 63-64).

¹⁶⁶ André Rauch, « Les vacances et la nature revisitée : 1830-1939 », dans Alain Corbin (dir.), *op. cit.*, p. 113.

¹⁶⁷ Alain Corbin, « Présentation au chapitre 3 », dans Alain Corbin (dir.), *op. cit.*, p. 82.

¹⁶⁸ Voir Michel Foucault, « Des espaces autres », *op. cit.*, p. 761.

What a field of new experiences the cycle opened out to modern womanhood ! It freed her from a multitude of conventional shackles. She could wander at her will, go where she listed, stay where she elected ; dependent on no man, no horse, no carriage, but solely on the clever bit of mechanism constructed by the ingenuity of human brains and hands (CW, 63).

Moderne, car libre de disposer de son corps et d'orienter son esprit, Cynthia demeure, d'abord et avant tout, une *fugitive*. Son usage de la bicyclette se fait en réaction à une double autorité : celle de la société, qui lui impose un cadre spatio-temporel spécifique, et celle de son époux infidèle, qui lui préfère toujours une autre femme. Adopter la bicyclette est une manière d'entrer en rupture avec le passé, avec ce qui est attendu de sa part, mais surtout, avec les convenances sociales et les trahisons du mari : « *I debated whether to put on my oldest clothes and go out bicycling, or to dress myself nicely and do as my husband had bidden me* » (CW, 307). Sur la route, elle dit au revoir à la monotonie de l'existence, à cette forme d'esclavage que constitue à ses yeux le mariage¹⁶⁹, mais surtout, à l'espace-temps qui la retient prisonnière¹⁷⁰.

La bicyclette représente ainsi un danger face à l'ordre familial et à la stabilité sociale¹⁷¹, en cela qu'elle permet à la femme de se construire un « monde » autre que celui qui lui est assigné. Passé, nostalgie, tradition, tout cela qui s'oppose à la modernité, relèvent de la sphère privée¹⁷² ; sur la route, c'est un autre monde qui s'offre à elle. L'univers du cycle est une ouverture, une sorte de fenêtre spatio-temporelle au cours de laquelle les axes de l'existence féminine se réalignent, les instincts se libèrent. Or le « premier instinct libéré ne dev[r]ait-il pas être l'instinct d'amour ? » (VDA, 134).

¹⁶⁹ « *You can always do as you like, whereas the smallest freedom of action is denied me. Why should a woman be a slave simply because she is married ? It is neither fair nor reasonable* » (CW, 270).

¹⁷⁰ « *[W]omen's location was fixed both spatially (in the home) and temporally (by a legal precedent which ensured historical continuity between past and present)* ». Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 2.

¹⁷¹ Voir *ibid.*

¹⁷² Voir *ibid.*, p. 3.

Chapitre 6

Une idylle en tandem

À la cour de la « petite reine », les femmes sont nombreuses. Parfois, on les rencontre, par les jours brûlants d'été, observant avec attention une affiche publicitaire (**fig. 40**), alors qu'en d'autres occasions on les croise, les dimanches à la sortie de l'opéra, vêtues d'une toilette du soir (**fig. 41**). Si la cycliste voyage souvent seule, profitant du sentiment de liberté et d'indépendance que lui insuffle son véhicule, il lui arrive aussi d'être accompagnée, parfois d'une amie, mais le plus souvent d'un partenaire masculin. Dans la précédente publicité, l'homme apparaît à l'arrière-plan, là où il peine à rejoindre la femme qui, devant, attire toute l'attention du spectateur. Cette scène de poursuite, même si elle transmet son message sous un mode ludique – ce qu'il est facile de conduire une bicyclette ! –, rend compte de la convoitise dont fait l'objet la *velocewoman* : elle fait l'envie de ceux qui l'observent, encore plus même lorsqu'elle échappe à leur emprise. Cette dynamique particulière se doit d'être étudiée, puisqu'elle constitue un aspect essentiel de l'imaginaire de la cycliste et permet également d'expliquer son statut de *fugitive*. Sur la route, qui possède des propriétés hétérotopiques et hétérochroniques, « se nouent des rapports plus libres et plus détendus entre femmes et hommes¹⁷³ », dans la mesure où la nature favorise l'expression de sentiments. La bicyclette, par ailleurs, entretenait à la Belle Époque un rapport particulier à la sexualité, en raison notamment de la position corporelle que ses usagers devaient adopter pour l'utiliser. En effet, celle-ci « évoquait toute une série de traits vulgaires (nudité partielle, bruit, ivresse, désordre), qui violaient les valeurs fondamentales de la bourgeoisie que sont la pudeur, l'ordre, et la respectabilité¹⁷⁴ ». Le caractère scandaleux de la pratique semble encore plus manifeste dans le cas des femmes car, pour elles, « impossible de garder les jambes du même côté et, surtout, de les maintenir immobiles¹⁷⁵ ». Plus que l'automobile et l'avion, le vélo suppose un rapport particulier au corps, puisque celui-ci est directement mis à contribution dans l'effort nécessaire

¹⁷³ Catherine Bertho Lavenir, *Voyages à vélo, op. cit.*, p. 49.

¹⁷⁴ Christopher Thompson, « Corps, sexe et bicyclette », *loc. cit.*, p. 61.

¹⁷⁵ Anne-Marie Clais, *loc. cit.*, p. 71.

à la poussée. Dotée du pouvoir de libérer les instincts et de modeler les corps, la bicyclette est intrinsèquement liée à la question de la sexualité, aspect qui est interrogé dans ce qui suit.

6.1 Une réputation trouble

« Les sorties en commun [...] mêlent et égalisent les sexes » (*Paris*, 450), affirme avec enthousiasme Marie Couturier dans *Paris* d'Émile Zola. Dans les bois règne une atmosphère propice aux rapprochements entre hommes et femmes, ce qui leur permet de tisser des liens étroits, d'ouvrir leur cœur à autrui. En forêt, il n'est plus nécessaire de voiler ses sentiments. Dès lors, les masques tombent et la vérité se révèle au grand jour, comme si l'exposition prolongée au soleil provoquait à une plus grande clarté de l'esprit : « Tout d'un coup, l'idée naquit, la certitude s'imposa, foudroyante. Il aimait Marie, il l'aimait d'amour, à en mourir » (*Paris*, 460). Puissante est la nature, complice de l'amour et des individus en quête de vérité, encore plus puissante est la bicyclette, qui peut transformer un matin des plus ordinaires en une « matinée de fiançailles » (*Paris*, 460). L'amour du vélo rime avec l'amour tout court, l'un conduisant naturellement à l'autre. Cette idée, Lucien Métivet la convoque habilement dans l'illustration (**fig. 42**) qui ouvre le huitième chapitre de *Voici des ailes*. À la lisière d'une forêt, appuyées contre le tronc d'un arbre, deux bicyclettes attendent patiemment le retour de leurs propriétaires. Ici, bien que les cyclistes s'effacent au profit de leur monture, c'est vers eux que se portent les pensées du lecteur. À quelle activité coupable s'adonnent-ils pendant que les bicyclettes, non loin de là, montent la garde ? Dans cette mise en scène, les deux machines, que l'on devine appartenir à monsieur (Pascal Fauvières) et à madame (Madeleine d'Arjols) forment un bien joli couple, et se substituent, le temps d'une idylle, aux véritables amoureux. Cet épisode de rendez-vous, Métivet le construit sur la base d'une idée reçue à la fin du XIX^e siècle : la bicyclette, en créant un temps et un espace au sein desquels les échanges entre les hommes et les femmes sont facilités, se présente aux yeux de plusieurs comme une entremetteuse. La pratique vélocipédique, surtout lorsqu'elle est exercée en tandem, apparaît comme un « prétexte naturel et heureux pour le flirt et le contact entre les

sexes¹⁷⁶ ». Un rapide coup d'œil sur les affiches de l'époque suffit d'ailleurs à nous renseigner sur ce phénomène. Les couples de cyclistes abondent, souriants et joueurs, parfaits représentants de la joie de vivre et de la gaieté françaises. Divers scénarios sont exploités par l'industrie, allant de la promenade en tandem (**fig. 43**) à la randonnée nocturne (**fig. 44**), en passant par la leçon de bicyclette (**fig. 45**) et le voyage de noces (**fig. 46**). Dans de telles affiches, ce ne sont ni les mérites techniques ni les performances de la bicyclette qui font l'objet du message, car l'industrie du cycle cherche plutôt à promouvoir son produit comme une redoutable arme de séduction. En 1900, l'illustrateur Maurice Bonvoisin, dit Mars, fait paraître un album intitulé *Mesdames les cyclistes* dans lequel est largement exploitée la nature « illicite » du vélo et, par extension, le caractère séduisant de celles qui en font l'usage. En exergue de l'œuvre, on peut lire : « La jupe a son secret, la jupe a son mystère ; Mais la culotte, hélas ! n'a point l'art de se taire !¹⁷⁷ » Voilà une belle manière de traduire un fait de société : les cyclistes font parler d'elles, pour le meilleur et pour le pire. Œuvre humoristique, l'album se compose d'une série de dessins représentant des *velocewomen* dans différentes situations de la vie quotidienne. Là, elles se promènent au bois et apprennent à monter à vélo, ici, elles déjeunent en compagnie d'une camarade sportive ou elles se soumettent à l'essayage d'une culotte. L'une d'elles (**fig. 47**) convoque une idée déjà soulignée par Lucien Métivet dans ses illustrations pour *Voici des ailes*. Une femme, qui porte bien entendu des *bloomers*, est étendue dans l'herbe en compagnie d'un homme alors que se dessine, à l'arrière-plan, la silhouette de deux bicyclettes placées côte à côte. La conversation qui les anime se présente ainsi : « – Mon petit Ernest, tu ne me dis pas grand'chose ! – Je surveille nos machines ! – T'as peur qu'elles se bécottent ?¹⁷⁸ » Lancée à la blague par la *velocewoman*, cette dernière réplique souligne bien la manière dont le cyclisme favorise le rapprochement entre les sexes. Le désir des partenaires est évoqué par le truchement des machines, celles-ci portant la faute commise par leurs propriétaires.

¹⁷⁶ Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 34.

¹⁷⁷ Mars, *Album Mars. Mesdames les cyclistes*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1900, p. 4. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3144921/f10.image.r=album%20mars%20mesdames%20les%20cyclistes>, consulté le 12 septembre 2018.

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 4.

Que ce soit dans la littérature ou les arts visuels, la bicyclette apparaît comme le « moteur d'une érotique moderne¹⁷⁹ », puisqu'elle rend possible l'expression libre du désir et de la sexualité. Cet aspect, il se manifeste chez les femmes par le corps, et plus précisément par l'exposition de celui-ci :

[I]ls virent cet étrange spectacle : Régine, les bras nus, le buste nu, nu jusqu'à la ceinture. Elle passa ainsi [à vélo] sous leurs yeux. La tête se redressait en une attitude provocante. La poitrine se cambrait fièrement, et, de cette gorge aux pointes aiguës, elle fendait les flots de l'air, pareille aux sirènes antiques dont les seins coupaient l'assaut des vagues (*VDA*, 171).

Teintée de sensualité, cette scène se veut surtout un acte de provocation à l'endroit du mari, pour qui la nudité suscite la surprise et la désapprobation (« La gueuse, la gueuse, grinça Pascal hors de lui », *VDA*, 171). La libération vestimentaire de la femme, symbolisée au début du roman par la perte du corset, atteint ici son paroxysme. Le corps féminin, fortement visible puisqu'il est en mouvement, fait l'objet d'un spectacle : la chair s'offre à la vue, comme dans certaines publicités (**fig. 48**) qui représentent des cyclistes partiellement nues ou vêtues de robes diaphanes. C'est un phénomène également exploité par les illustrateurs de *L'Auto-vélo*, magazine humoristique de la Belle Époque. Dans une série consacrée à la mode cycliste à travers les saisons, les illustrateurs font la part belle à la sensualité. Le 4 juillet 1897, l'illustration consacrée au printemps, saison par excellence des jeunes filles en fleurs, met en scène une cycliste à la poitrine dénudée laissant tomber, sur son passage, des roses qu'elle tient de sa main gauche. Le gonflement de sa robe dévoile ses cuisses, ce qui accentue son caractère provocateur. Telle Perséphone, elle apporte le renouveau de la nature et fait fleurir l'espace qui l'entoure (**fig. 49**)¹⁸⁰, comme témoignent les rosiers qui bordent la route sur laquelle elle circule à vélo. L'image consacrée à l'automne, parue le 26 septembre 1897 (**fig. 50**), représente pour sa part une cycliste pédalant dans un costume ajusté. Les manches bouffantes, qui s'accordent avec la mode de l'époque, contrastent avec le décolleté plongeant

¹⁷⁹ Anne-Marie Clais, *loc. cit.*, p. 78.

¹⁸⁰ Il est intéressant de noter que cette image a été utilisée par les éditions françaises Le pas de côté pour illustrer la couverture de *Voici des ailes* de Maurice Leblanc. Voir « Saisons cyclistes. Le printemps », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 8, 4 juillet 1897, p. 5. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405697w/f5.image>, consulté le 21 septembre 2017.

qui révèle la chair¹⁸¹. De façon à interpeller directement les consommateurs masculins, l'industrie du cycle misait sur des images suggestives (**fig. 51**), en exploitant le corps de la *velocewoman* à des fins commerciales. En vendant un fantasme plus qu'un objet, l'industrie voulait éveiller dans l'esprit des passants le désir de posséder la séduisante « petite reine », de succomber à ses charmes, bref, d'en faire leur maîtresse. Pour cela, la cycliste devait se faire sirène, comme chez Leblanc, et user de ses charmes pour attirer les acheteurs potentiels dans ses filets. Or, si ces images expriment la fascination quelque peu perverse que suscite la figure de la cycliste chez ses admirateurs, elles rendent également compte, d'une manière certes extrême, de l'émancipation morale et sexuelle de la femme¹⁸². En roulant à vélo, la *velocewoman* provoque non seulement l'éveil de ses sens, mais elle affirme également son droit au plaisir, privilège jusqu'alors réservé exclusivement aux hommes¹⁸³. Plus que la capacité de faire la cour, c'est la possibilité d'une sexualité féminine indépendante qui suscite la crainte : « Certains “experts” disaient qu'il était scientifiquement prouvé que la “cyclomanie”, tout comme la couture, pouvait entraîner une variété de troubles dont la nymphomanie, l'hystérie caractérisée, la surexcitation libidineuse et des crises de démence sensuelle¹⁸⁴ ». Instrument masturbatoire aux yeux de plusieurs médecins et hygiénistes, la bicyclette ne bénéficie pas d'une très bonne réputation auprès d'une partie de l'opinion publique. À une époque marquée par les débats sur la sexualité de la *New Woman*, qui se présente comme une menace à la nation par sa remise en question du mariage et de la maternité¹⁸⁵, l'apparition de la bicyclette, à qui on reproche de donner des « air[s] de gamins vicieux¹⁸⁶ » aux femmes, se présente elle aussi comme perturbatrice de l'ordre moral bourgeois¹⁸⁷. S'opère alors un glissement entre « partenaire technologique » et « partenaire sexuel »¹⁸⁸, le vélo et la sexualité ne faisant qu'un dans les « milieux conservateurs et puritains

¹⁸¹ Voir « Saisons cyclistes. L'automne », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 20, 26 septembre 1897, p. 5. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405709n/f5.image>, consulté le 21 septembre 2017.

¹⁸² Voir Hervé Lechat, « M. Leblanc saisi par la débauche », *Le Rocambole*, n° 61, hiver 2012, p. 44.

¹⁸³ Voir Christopher Thompson, « Corps, sexe et bicyclette », *loc. cit.*, p. 66.

¹⁸⁴ Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 24.

¹⁸⁵ Voir Elaine Showalter, « New Woman », *Sexual Anarchy. Gender and Culture at the Fin de Siècle*, New York, Penguin Books, 1990, p. 38.

¹⁸⁶ Georges Montorgueil, *op. cit.*, p. 190.

¹⁸⁷ Voir Christopher Thompson, « Corps, sexe et bicyclette », *loc. cit.*, p. 67.

¹⁸⁸ Voir Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 10.

[qui] s'acharnèrent à écarter les femmes de la machine symbole de force et de virilité, tentant de prévenir ce qu'ils nommaient très sérieusement "dérives masturbatoires" et perversités d'un nouveau genre¹⁸⁹ ». En ce sens, lorsqu'il représente Régine pédalant seins nus dans la forêt, Maurice Leblanc convoque le stéréotype de la cycliste hypersexuelle¹⁹⁰ qui circulait à son époque pour célébrer, à travers lui, le corps féminin¹⁹¹. Une telle image est cependant très loin de faire l'unanimité. Le plus souvent, elle fait l'objet d'une vive dénonciation. Dans *Paris*, Émile Zola l'utilise pour exprimer la pensée de quelques passants, choqués à la vue de l'abbé « pédala[nt] au Bois avec une créature » (*Paris*, 551). À leurs yeux, il n'y a qu'un pas entre « cyclomanie » et « nymphomanie » : « Ève regardait Rosemonde et Dutheil, n'osant leur demander des détails, rêvant de cette créature qui avait osé détourner un prêtre. Quelque fille impudique sûrement, une de ces détraquées, folles de leur chair ! » (*Paris*, 552). Aux moralistes qui l'accusent d'exacerber les sensibilités, de procurer un plaisir illicite à ses propriétaires et d'être associée à une forme de sexualité féminine non contrôlée, la bicyclette répond toujours : coupable¹⁹² !

6.2 Une jeune cycliste à marier

Bienfaiteur ou invention diabolique ? Le vélo remet-il les brebis égarées sur le droit chemin ou les en détourne-t-il ? Afin d'interroger son caractère controversé, c'est une pièce de théâtre, aujourd'hui tombée dans l'oubli, qui sert d'exemple. Dans *Le Lys*, représentée pour la première fois au théâtre du Vaudeville à Paris en décembre 1908, les auteurs Pierre Wolff et Gaston Leroux remettent en question l'établissement naturel¹⁹³ du mariage et critiquent la manière dont, dans la bonne société, cette institution traite les « jeunes filles à marier » comme des marchandises transitées au bénéfice des parents. *Le Lys*, qui s'articule autour de la famille

¹⁸⁹ Anne-Marie Clais, *loc. cit.*, p. 72-73.

¹⁹⁰ Voir Christopher Thompson, « Corps, sexe et bicyclette », *loc. cit.*, p. 66.

¹⁹¹ Voir Hervé Lechat, *loc. cit.*, p. 43.

¹⁹² « Devant les machines elle s'écria : – Tenez, Pascal, les voilà, les vraies coupables ! » (*VDA*, 160).

¹⁹³ Voir Yvonne Knibiehler et collab. (dir.), *De la pucelle à la minette : les jeunes filles de l'âge classique à nos jours*, Paris, Temps Actuels, coll. « La passion de l'histoire », 1983, p. 43.

de Maigny, composée d'un patriarche aux mœurs dissolues¹⁹⁴ et de ses trois enfants, Gérard, Odette et Christiane, s'ouvre sur l'annonce des fiançailles du fils avec Simone, une jeune fille issue d'un milieu fortuné. Quelques jours avant le mariage prévu, le père de la fiancée rompt cependant l'engagement en affirmant que Christiane, la cadette des Maigny, aurait déshonoré sa famille. Aux dires de quelques témoins, celle-ci aurait fait preuve d'un comportement déplacé en rencontrant, dans le parc de l'abbaye, son voisin, Georges Arnault, un homme marié. Et bien sûr, ses rencontres ont été facilitées par nulle autre que la bicyclette : « Certainement, Christiane et Georges se sont rencontrés... je les ai vus moi-même deux ou trois fois revenir ensemble à bicyclette » (*Le Lys*, acte III, scène 3, 43). Bien que ce véhicule ne soit mentionné qu'à quelques reprises dans la pièce, étant presque limité au rôle de figurant, il apparaît comme une puissante force perturbatrice, puisque c'est lui qui introduit le désordre au sein de l'univers familial. La révélation des randonnées de Christiane déchire le clan Maigny : les hommes, d'un côté, exigent de la jeune fille qu'elle renonce à cet amour afin de sauver son honneur, alors que Christiane et Odette, de l'autre, défendent leur droit au bonheur. Entre la vision des hommes et celle des femmes se trace une distinction claire : si les hommes, défenseurs de la morale rigide de leur société, privilégient la raison et la tradition, les femmes revendiquent le droit d'avoir des sentiments et de vouloir mener leur vie comme elles l'entendent. Phénomène intéressant, la relation que les personnages entretiennent avec la bicyclette s'accorde à leur degré d'adhésion aux conventions sociales. D'un côté, Christiane, figure la plus téméraire de la pièce, est intrinsèquement liée au vélo. C'est elle qui en fait l'usage, sa première apparition dans la pièce étant même placée sous le signe de cet outil de locomotion, comme en témoigne cette didascalie : « Christiane entre, sa bicyclette à la main » (*Lys*, acte I, scène 7, 16). Contrairement à sa sœur, une « vieille fille » de 35 ans qui passe ses journées dans l'espace du foyer, Christiane fait fréquemment des sorties : « Elle sort seule, quelquefois, à bicyclette, c'est vrai, mais jamais pour bien longtemps ! » (*Lys*, acte III, scène 3, 43). Son usage du vélo, s'il se voulait purement récréatif au départ, devient rapidement

¹⁹⁴ « CERNAY. – Attends donc... attends donc... il [le comte de Maigny] a été très joueur... très coureur de filles » (Acte I, scène 2, p. 9). Le personnage de Chabreloche qualifiera même Maigny de « mauvais père » (Acte II, scène 7, p. 29). Pierre Wolff et Gaston Leroux, *Le Lys*, suivi de *Fidèle !* et *Le Petit Homme*, illustrations d'après les dessins de E. Bouard, Paris, Arthème Fayard et C^{ie} éditeurs, 1914 [1908]. Désormais abrégé en *Lys*, suivi des numéros de l'acte, de la scène et de la page.

controversé, puisque ses promenades solitaires se transforment en rendez-vous clandestins, comme le laisse sous-entendre les points de suspension dans ce passage : « CHRISTIANE : – Je revenais à bicyclette... il était dans son parc, la grille était ouverte... » (*Lys*, acte III, scène 5, 46). Entre les mains de cette jeune fille, le vélo s'incarne comme un dangereux appareil, un outil de révolte contre l'autorité familiale, mais aussi comme un instrument capable de perturber l'espace. Depuis que Christiane et Arnault, au cours de leurs escapades à vélo, s'arrêtent à l'abbaye, celle-ci est surnommée le « rond-point des Amoureux » (*Lys*, acte III, scène 5, 48) par le voisinage. Pour les deux amants, la route est un espace de conquête, puisqu'ils profitent de l'intimité que confère ce lieu pour se rapprocher de l'élue de leur cœur. Quand le bruit de cette rumeur parvient aux oreilles de Georges, celui-ci exprime ses sentiments à l'endroit du vélo : lui qui détestait déjà la bicyclette¹⁹⁵, même avant de connaître l'usage particulier qu'en fait sa sœur, il la considère dès lors comme un objet de malheur responsable de l'annulation de ses fiançailles. Les aspirations de Christiane et les craintes de Georges se greffent ainsi à cet outil de locomotion, qui devient une façon détournée d'exprimer leur opinion par rapport à la norme. L'amour du vélo renvoie à un désir d'émancipation, alors que la condamnation des dangers de la bicyclette apparaît naturelle chez les esprits conservateurs.

6.3 Gomorrhe moderne

Qu'elle soit bonne ou mauvaise, la réputation de la bicyclette, toujours, la précède. Chez Leblanc, qui répond à ces accusations avec humour, la bicyclette se contente de remettre « un peu d'ordre dans des ménages mal assortis¹⁹⁶ ». Ainsi, bien que l'auteur mette en scène des couples mariés, il ne confère pas pour autant à la bicyclette un rôle de renforcement de l'unité conjugale¹⁹⁷. Au contraire, son roman se présente¹⁹⁸ comme une apologie de l'amour libre¹⁹⁸, les

¹⁹⁵ « CHRISTIANE. – Non, ma sœur, vous le savez, a horreur de la bicyclette... Quant à mon frère, il la déteste davantage encore. » (*Lys*, acte I, scène 8, 16).

¹⁹⁶ Antoine de Caunes, « Nos petites reines », dans Maurice Leblanc, *Voici des ailes*, Paris, Phébus, coll. « D'aujourd'hui », 1999 [1898], p. 15.

¹⁹⁷ Voir Christopher Thomson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 17.

¹⁹⁸ Voir J. P. S., « Note de l'éditeur », *op. cit.*, p. 9.

personnages utilisant l'excursion à vélo comme prétexte pour fuir leur mariage malheureux et trouver le bonheur dans les bras d'autrui. Dès l'instant où les protagonistes masculins commencent à pédaler en compagnie de l'épouse de leur ami, il est déjà trop tard : celle qui ne devait être qu'un compagnon de voyage est devenue une compagne de vie. En ce sens, la bicyclette n'accélère pas que les déplacements des personnages, les mouvements de leur cœur bénéficiant également de l'assistance de la « petite reine » : « Oui, nous lui devons l'amour, et elle nous l'a donné d'un coup, foudroyant et définitif » (*VDA*, 204). Le rouge qui leur monte aux joues n'est pas que le produit d'un effort soutenu, c'est aussi le résultat de l'amour qui brûle en eux et qui peut, plus que jamais, s'exprimer sans honte. L'espace du cycle est donc en quelque sorte le microcosme de tous les interdits : c'est là que la cycliste reçoit ses prétendants. Des petits chemins aux grandes routes, en passant par les jardins et les clairières, tous les lieux visités par la bicyclette sont susceptibles, dans la littérature, de devenir le théâtre de rendez-vous secrets, de rencontres clandestines et de jeux de séduction. En ce sens, dans *Paris*, quand Marie entraîne Pierre dans les bois, elle le mène involontairement à éprouver des sentiments à son égard : « Marie l'avait transformé déjà, remettant dans sa poitrine la nature entière, et les campagnes ensoleillées, et les vents qui fécondent, et le vaste ciel qui mûrit les moissons ! » (*Paris*, 461). Le charme de la nature nourrit celui de la femme et vice-versa, comme s'il ne faisait qu'un. Respirer le parfum des fleurs, se délecter de la beauté du paysage, tout cela n'aurait pas de sens sans la présence du féminin : « Je t'aime parce que les fleurs ont de jolies couleurs et de bons parfums, et que le soleil est radieux, et que les collines sont pleines de grâce » (*VDA*, 215-216). Après tout, comme se plaisent à montrer les affichistes, la nature est le domaine de la femme, cette nymphe des bois, et que serait le royaume végétal sans sa « petite reine » ? Dans l'esprit de plusieurs personnages masculins s'opère donc un glissement entre la femme et la nature, la conquête de l'une menant à celle de l'autre : « La nature est nue devant nous. Elle s'offre, et qui veut la prend. C'est l'amoureuse livrée, heureuse de la caresse saine et complète » (*VDA*, 148).

Pour traiter de ce phénomène, nulle œuvre n'apparaît cependant plus exemplaire que celle de Marcel Proust, *À la recherche du temps perdu* étant traversé par le motif de la

« femme-paysage¹⁹⁹ ». Dans l'œuvre proustienne, la femme est fréquemment associée à un lieu géographique précis²⁰⁰, au point où personnage et décor deviennent indissociables. Le critique William Carter insiste à cet égard sur le lien qui attache Albertine à la mer, notamment en raison de sa nature changeante²⁰¹, mais également parce que c'est en ce lieu qu'elle avait l'habitude de rouler à bicyclette dans *À l'ombre des jeunes filles en fleurs* : « Thus, no matter what Albertine's life may be like later on, she remains the girl of Balbec, the beach, and the sea²⁰² ». La vue de la jeune fille fait ainsi surgir, dans l'esprit du narrateur, le souvenir de Balbec : « Je vis la mer derrière cette jeune fille que je n'avais jamais vue me saluer ainsi depuis que je n'étais plus au bord de la mer » (P, 182), « Derrière cette jeune fille, comme derrière la lumière pourprée qui tombait aux pieds de mes rideaux à Balbec pendant qu'éclatait le concert des musiciens, se nacrèrent les ondulations bleuâtres de la mer » (P, 59). Dans ces deux passages, Albertine se présente comme l'incarnation physique d'un temps, celui des vacances, et d'un espace, Balbec, ce qui signifie que le narrateur, à travers la possession de la femme aimée, en vient à posséder l'espace-temps lui-même, réduit à une forme sensible : « The protagonist mistakenly incorporates in Albertine his cosmic desire for space-time ; such desire becomes monstrous as he seeks to attain the essence of a place and recapture the past through possession of the girl²⁰³ ». Désir du paysage et désir de la femme ne font qu'un chez Proust, comme le souligne cette formule efficace : « L'amour, c'est l'espace et le temps rendus sensibles au cœur » (P, 371).

Or, plus que l'espace-temps en soi, c'est la négociation de cet espace-temps (qui s'effectue lorsque les personnages sont en mouvement), qui constitue, chez Proust, un véritable moteur d'érotique. Si le voyage, effectué à pied, en fiacre, en train ou en automobile, éveille le désir du narrateur envers le paysage²⁰⁴, ce sont surtout les déplacements d'Albertine qui sont à l'origine de passages dans lesquels la question érotique est mise de l'avant. D'une part, l'on remarque que les scènes où mademoiselle Simonet effectue des sorties dans l'espace, où elle échappe donc au contrôle du narrateur, suscitent chez lui la jalousie. À ses

¹⁹⁹ William C. Carter, *op. cit.*, p. 33.

²⁰⁰ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 23.

²⁰¹ Voir *ibid.*, p. 28-31.

²⁰² *Ibid.*, p. 29.

²⁰³ *Ibid.*, p. 36.

²⁰⁴ Voir *ibid.*, p. 32.

yeux, la jeune fille s'éloigne de manière à assouvir ses penchants homosexuels : « [E]lle ne pourrait aller dans aucun des endroits où je me représentais ses débauches » (*P*, 378). Parmi ces endroits, c'est Balbec qui constitue l'espace le plus dangereux, Marcel le considérant même comme une « Gomorrhe moderne » (*P*, 81), se rappelant ces moments où Albertine jetait sur des jeunes filles un regard prolongé, « pareil à un attouchement » (*P*, 80) ou encore de ces épisodes où il la voyait « sous la pluie menaçante [...], allée faire, Dieu sait pourquoi, de grandes promenades, dans le maillot collant de son caoutchouc » (*AD*, 73). Car pour braver ainsi les intempéries, il faut être doté d'un motif pressant ou inavouable. Balbec représente dans ce contexte un espace hétérotopique, puisqu'il permet l'adoption par la jeune fille d'un comportement non normatif qui bouscule à la fois des « barrières sociales, des codes mondains, des rapports générationnels²⁰⁵ » : usage d'un langage vulgaire, déhanchement dégingandé, effronterie, port de tenue sportive, flirt, voilà quelques-uns des gestes par lesquels la cycliste dérange. La station balnéaire, univers des vacances, semble obéir à des règles autres. En ce lieu, Albertine peut, comme elle le souligne elle-même, « vivre sa vie »²⁰⁶. Quant à la bicyclette, véhicule de choix de mademoiselle Simonet pour effectuer ses déplacements en ce lieu, il devient prétexte²⁰⁷ à la fréquentation d'autres personnes de son sexe, d'autres femmes du « genre gomorrhéen » (*P*, 76). La pratique cycliste est en effet favorable à la camaraderie féminine, Albertine passant tout son temps avec sa bande de jeunes filles en fleurs. Ainsi, lorsqu'elle se retrouve à Paris, là où le narrateur la retient prisonnière, l'on pourrait s'attendre à ce que les « curiosités jalouses » (*AD*, 92) du narrateur soient apaisées. Or, les craintes ne tardent pas à se porter sur d'autres espaces, comme celui du bois de Boulogne, là où Marcel se retrouve à nouveau en contact avec des cyclistes :

Nous arrivâmes au Bois. [...] [A]u fond trois jeunes filles étaient assises à côté de l'arc immense de leurs bicyclettes posées à côté d'elles, comme trois immortelles accoudées au nuage ou au coursier fabuleux sur lesquels elles accomplissaient leurs voyages mythologiques. Je remarquais que chaque fois Albertine regardait un instant toutes ces filles avec une attention profonde et se retournait aussitôt vers moi. (*P*, 158-159)

²⁰⁵ Françoise Gaillard, *loc. cit.*, p. 84.

²⁰⁶ Voir Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 168.

²⁰⁷ Voir *ibid.*, p. 161.

L'extrait, où réapparaît le topos de l'envol à travers les références mythologiques, réitère le lien qui unit le cyclisme et l'homosexualité : le regard d'Albertine la trahit à nouveau, alors qu'elle observe avec une « attention profonde » les trois *velocewomen* qui semblent directement sorties d'une affiche publicitaire. Déesses prêtes à s'élever vers les cieux sur leur bicyclette, elles constituent à la fois l'objet du désir du narrateur et ses rivales pour le cœur d'Albertine²⁰⁸. Comme à Balbec, la cycliste n'évolue pas en solitaire : au nombre de trois, les *wheelwomen* se constituent en bande, privilégient la dynamique de groupe. Unies par leur jeunesse comme leur passion pour le sport, elles le sont également par ce mystère qui flotte autour d'elles, par ce non-dit qui semble les unir à Albertine, visiblement tentée de les rejoindre, si l'on en croit l'intensité avec laquelle elle contemple les « midinettes » : « Dans ce dernier cas au contraire son regard étroit et velouté se fixait, se collait sur la passante, si adhérent, si corrosif, qu'il semblait qu'en se retirant il aurait dû emporter la peau » (*P*, 140). Chez Proust, le « soupçon gomorrhéen²⁰⁹ » n'est ainsi pas attaché autant à Balbec ou au bois qu'il ne l'est à la bicyclette elle-même. Facteur commun entre les deux espaces, elle « finit par symboliser l'angoisse croissante du héros à l'égard des goûts lesbiens d'Albertine²¹⁰ ». Proust attribue ainsi à son narrateur les doutes prononcés par les moralistes du début du XX^e siècle, qui voyaient dans le vélo un objet de perversion. Une telle réflexion est bien entendu influencée, chez le narrateur, par la jalousie dévorante qu'il éprouve à l'endroit d'Albertine.

Si Balbec, en tant qu'espace fictif, ne pouvait souffrir de la mauvaise réputation que lui conférait la bicyclette, il en allait autrement du bois de Boulogne. Occupé par des cyclistes désireuses de socialiser, il se présente comme un lieu où les femmes peuvent faire des rencontres, avec des hommes autant que des femmes. À en croire les illustrations comiques qui paraissent dans le magazine *L'Auto-vélo*, tous les chemins mènent à ce lieu, qui est le centre du monde pour les cyclistes parisiens à la Belle Époque. En l'espace d'un mois, en 1897, paraissent plusieurs images qui témoignent de ce phénomène. Le 4 juillet (**fig. 52**), trois femmes vêtues à la mode cycliste (jupes-culottes, canotiers, vestes à manches gigot), sont représentées discutant ou s'offrant un rafraîchissement avant de reprendre la route, une idée

²⁰⁸ Voir Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 186.

²⁰⁹ *Ibid.*, p. 174.

²¹⁰ Julie Solomon, *loc. cit.*, p. 139.

reprise trois ans plus tard dans *Le Chalet du cycle au bois de Boulogne* de Jean Béraud²¹¹. Le 11 juillet (**fig. 53**), le périodique insiste sur la popularité du bois. À une passante lui demandant sa destination, une cycliste répond, comme s'il s'agissait de la seule réponse possible : « Aux Chalets du Cycle, parbleu !²¹² ». Enfin, dans son édition du 24 juillet, *L'Auto-vélo* insiste cette fois sur le caractère trouble de cet espace de sociabilité (**fig. 54**). Sur une route, deux femmes discutent. La première, représentante de la tradition, est vêtue de façon élégante : elle est coiffée d'un chapeau à plumes et sa taille de guêpe est mise en valeur par les mancherons bouffants de son corsage et par sa jupe pyramidale. Son interlocutrice, qui incarne plutôt la « femme nouvelle », est vêtue d'une jupe-culotte et tient le guidon de sa bicyclette de la main. La première lui demande : « Comment [!] C'était le prince de Galles ce gros bonhomme avec qui tu étais... Où l'as-tu rencontré [?] ». À cette rumeur, la cycliste répond : « Aux Chalets du Cycle, où veux-tu que ce soit ? ». Le lieu de la rencontre s'impose dans cette conversation comme une évidence, signe que le Bois de Boulogne profitait déjà, à la fin du XIX^e siècle, d'une réputation « sulfureuse »²¹³. Telle une Cythère moderne, cette île dédiée à Vénus, le Bois de Boulogne est un havre de paix pour les jeunes gens en quête d'amour. Même les demoiselles qui s'y rendent pour apprendre à faire du vélo étaient accusées de flirter avec leur instructeur, puisque ce dernier pouvant interagir avec son élève avec plus de liberté qu'en d'autres circonstances, telles que les leçons de danse ou de musique²¹⁴. L'une des illustrations de Mars pour son album *Mesdames les cyclistes* en rend compte (**fig. 55**). Accompagnant un dessin très simple d'une jeune cycliste de dos, la légende indique : « Au manège : Une de ces petites élèves qui donnent des ailes aux professeurs !²¹⁵ ». Les rapprochements entre les sexes sont ici sous-entendus par la métaphore, mais il est aisé pour le lecteur de deviner que c'est le cœur des professeurs, plus que leurs jambes, qui s'accélèrent au cours des leçons...

²¹¹ Voir « Chalets du cycle », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 8, 4 juillet 1897, p. 3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405697w/f3.image>, consulté le 23 septembre 2017.

²¹² « Échos », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 9, 11 juillet 1897, p. 3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54056989/f3.image>, consulté le 21 septembre 2017.

²¹³ « Échos », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 11, 24 juillet 1897, p. 3. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405700x/f3.image>, consulté le 1 novembre 2017.

²¹⁴ Voir Patricia Marks, *op. cit.*, p. 193.

²¹⁵ Mars, *Album Mars. Mesdames les cyclistes, op. cit.*, p. 31.

D'un endroit à l'autre, où qu'elle aille, la bicyclette conserve ses pouvoirs. Chez Proust, elle est toujours capable de susciter la jalousie du narrateur, mais également de nourrir son désir²¹⁶. Dans *La Recherche*, le personnage féminin est d'autant plus séduisant dès lors qu'il est mobile : « Souvent pour ces simples regards furtifs ou détournés sur la plage de Balbec ou dans les rues de Paris, je pouvais me demander si la personne qui les provoquait n'était pas seulement un objet de désirs au moment où elle passait » (*P*, 81). Proust mobilise dans ce passage l'image de la passante, figure phare de la seconde moitié du XIX^e siècle, qui se définit par son caractère éphémère et multiple. « [I]natteignable par essence²¹⁷ », en cela qu'elle ne fait que passer, échappant toujours à la capture, elle est également différente à chacune de ses apparitions : « Pour le savoir il faudrait vous immobiliser, ne plus vivre dans cette attente perpétuelle de vous où vous passez toujours autres » (*P*, 57). À travers elle, c'est l'amour de la fugacité elle-même, de cet instant qui ne se répétera jamais, qui se dessine :

Au début de Balbec, l'essor amoureux emporte Marcel sur le mode de l'aléatoire et du mobile. D'emblée la thématique du fugace et du contingent est posée. Elle met à l'écart tout ce qui est durable et tangible. Car les belles passantes des débuts n'offrent pas de corps qui puissent véritablement se fixer en texte ; elles se contentent de proposer à la croyance leurs profils évanescents²¹⁸.

« [Ê]tres palimpsestes²¹⁹ », « fantômes du désir masculin²²⁰ », les passantes proustiennes ont ceci de particulier qu'elles ne se déplacent pas à pied, comme chez Baudelaire un demi-siècle plus tôt, mais bien à vélo, ce qui décuple leur vitesse et, par conséquent, augmente leur charme aux yeux du narrateur : « [L]es charmes de la passante sont généralement en relation directe avec la rapidité du passage » (*OJF*, 280-218). Entre le narrateur et les passantes s'instaure un jeu, celui du chat et de la souris. Marcel se plaît à observer les jeunes filles, à les chasser du regard alors qu'elles prennent la fuite, tirant de la poursuite elle-même son plaisir : « Cette vitesse, nous l'ignorierions peut-être et tout nous semblerait immobile, si un attrait sexuel ne nous faisait courir vers vous » (*P*, 57). Bref, comme le souligne William Carter dans une

²¹⁶ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 9.

²¹⁷ Claude Leroy, *Le mythe de la passante. De Baudelaire à Mandiargues*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Perspectives littéraires », 1999, p. 122.

²¹⁸ Jacques Dubois, *op. cit.*, p. 61.

²¹⁹ Catherine Nesci, *op. cit.*, p. 41.

²²⁰ *Ibid.*

formule efficace, « Vélocité donne volupté²²¹ » chez Proust, le second se nourrissant du premier. Le vélo joue donc un rôle crucial, puisque c'est lui qui est porteur de vitesse dans le récit, lui qui donne aux corps féminins leur dynamisme et qui fait d'Albertine cette femme que le narrateur a « tant de peine à rattraper » (*P*, 60). Comparer les cyclistes à des figures ailées représente d'ailleurs une manière d'insister sur ce mouvement excessif, l'image de l'envol permettant d'évoquer, de façon hyperbolique, la sensation éprouvée par les cyclistes lorsqu'elles prennent leur élan :

Plus loin une autre fillette était agenouillée près de sa bicyclette qu'elle arrangeait. Une fois la réparation faite, la jeune coureuse monta sur sa bicyclette, mais sans l'enfourcher comme eût fait un homme. Pendant un instant la bicyclette tangua, et le jeune corps semblait s'être accru d'une voile, d'une aile immense et bientôt nous vîmes s'éloigner à toute vitesse la jeune créature mi-humaine, mi-aillée, ange ou péri, poursuivant son voyage (*P*, 161-162).

Dans l'extrait précédent, la « métaphore maritime²²² », illustrée par la mention de la voile, disparaît rapidement au profit de l'imaginaire aérien, alors que la jeune fille se dote d'une « aile immense », qui évoque à l'esprit l'oiseau, mais aussi l'avion²²³. Capturer ces jeunes filles, c'est donc mettre des oiseaux en cage, c'est poser un geste contre nature, elles qui tiennent certes de l'Amazone, lorsqu'elles apparaissent comme Albertine « sanglée les jours de pluie sous [une] tunique guerrière de caoutchouc » (*AD*, 70), mais surtout d'Icare²²⁴. Dotée d'une « existence mythologique (*AD*, 67), elle rappelle les nombreuses figures aériennes qui peuplent les affiches publicitaires créées par l'industrie du cycle, là où les cyclistes se font anges, déesses et fées et semblent toujours prêtes à décoller. Dans l'univers des jeunes filles en fleurs, beauté rime avec mobilité, la fascination pour la femme étant directement provoquée par sa fuite et par son mouvement dans l'espace. Objet d'un regard fortement érotisé, elles se présentent comme un spectacle²²⁵, et sont par conséquent toujours réduites au rôle de passantes, n'accédant jamais au statut de flâneuses.

²²¹ William C. Carter, *op. cit.*, p. 54.

²²² Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 188.

²²³ Voir *ibid.*, p. 188-189.

²²⁴ Voir *ibid.*, p. 190.

²²⁵ Voir Deborah C. Parsons, *op. cit.*, p. 37.

De Maurice Leblanc à Proust en passant par Émile Zola et Gaston Leroux, les auteurs se plaisaient à faire de la bicyclette un puissant outil de séduction. Si, chez les trois premiers, l'amour est placé du côté du masculin, dans la mesure où ce sont les sentiments de l'homme envers la cycliste qui sont mis de l'avant dans le récit, la pièce de Leroux renverse la vapeur, puisque la femme fait du vélo pour justifier les rencontres avec son amant, étant ainsi consciente du rôle d'entremetteuse joué par la bicyclette. Ce dont ces œuvres témoignent, c'est à nouveau de la nature ambivalente de cette machine, par laquelle les romanciers peuvent, d'une part, confiner la femme au rôle d'objet, mais par laquelle ils peuvent également lui donner un rôle plus actif, lui conférer un certain contrôle sur sa sexualité.

Chapitre 7

Citoyennes du monde

La cycliste est la sœur d'Icare ; le cœur gonflé d'un désir d'indépendance, la tête tournée vers le soleil, celui des vacances, elle s'envole sur sa machine avec l'agilité de l'acrobate, la légèreté de la danseuse. Ses ailes rasant la terre et lui permettent de survoler le monde, comme si elle n'en faisait plus partie. Or, si la plupart des *fugitives* présentées jusqu'ici semblaient appartenir à l'univers des nuages et des étoiles, certaines sont plus terre-à-terre. Leur utilisation du vélo n'est pas destinée à les emporter vers les cieux, mais plutôt à se tailler une place dans le monde. Plus pragmatique est donc leur relation à la bicyclette, qui retrouve grâce à elles sa fonction première, soit celle de faciliter les déplacements entre un point A et un point B. Dans *Miss Cayley's Adventures* (1899) de Grant Allen, *The Wheels of Chance* (1896) de H. G. Wells et *The Adventure of the Solitary Cyclist* (1891) d'Arthur Conan Doyle, les figures féminines, grâce à leur « partenaire technologique », font la conquête de la sphère publique, entendue non seulement comme un lieu géographique, mais aussi comme un espace social, celui de la politique, du travail, de l'économie et de l'éducation. Bref, plutôt que de s'immiscer sur un territoire vierge, comme celui parcouru par les voyageuses et les

vacancières, elles s'aventurent sur un territoire ouvertement masculin, ce qui ne se fait pas sans résistance.

7. 1 Une enquête de Sherlock Holmes

Il peut paraître étonnant de retrouver, dans l'une des aventures de Sherlock Holmes, une cycliste, tant les récits policiers de Conan Doyle accordent une place dérisoire aux personnages féminins, si ce n'est le rôle de victime. Et pourtant, dans la nouvelle *The Adventure of the Solitary Cyclist*, parue dans le *Strand Magazine* en compagnie d'illustrations par Sidney Paget, c'est une jeune fille qui se trouve au cœur de l'intrigue. Le récit s'ouvre sur la visite de Miss Violet Smith au 221B Baker Street, celle-ci ayant décidé de faire appel aux services du célèbre détective en raison d'événements qui se produisent lors de ses déplacements à bicyclette. Professeure de musique auprès d'une jeune fille de dix ans, Violet se rend aux leçons en vélo, non seulement parce qu'elle est une adepte de la pratique²²⁶, comme en témoignent ses semelles de chaussures, usées par le contact répété avec les pédales de son vélo, mais aussi puisque c'est la seule façon pour elle de se déplacer jusqu'à la gare. Étant issue d'une famille pauvre, elle n'a pas d'équipage à sa disposition pour faciliter ses sorties. Tous les samedis, elle fait ainsi le trajet suivant :

I ride on my bicycle to Farnham Station, in order to get the 12 : 22 to town. The road from Chiltern Grange is a lonely one, and at one spot it is particularly so, for it lies for over a mile between Charlinton Heath upon one side and the woods which lie round Charlinton Hall upon the other. You could not find a more lonely tract of road anywhere, and it is quite rare to meet so much as a cart, or a peasant, until you reach the high road near Crooksbury Hill (ASC, 835-836).

Dans ce passage, la protagoniste insiste sur le caractère périlleux de ses excursions à vélo, celles-ci se pratiquant en solitaire sur une route déserte, où le danger rôde. À juste titre, c'est là qu'un inconnu, durant les deux semaines ayant précédé sa rencontre avec Sherlock Holmes, la prend en chasse, roulant à sa suite jusqu'à ce qu'elle arrive à destination, puis disparaissant sans laisser de trace. Afin de s'assurer qu'il ne s'agit pas d'une simple coïncidence, la femme va même jusqu'à pourchasser son assaillant : « *She suddenly whisked her wheels round and*

²²⁶ « "At least it cannot be your health," said he, as his keen eyes darted over her ; "so ardent a bicyclist must be full of energy." [...] "Yes, I bicycle a good deal, Mr. Holmes, and that has something to do with my visit to you today." » Arthur Conan Doyle, « The Adventure of the Solitary Cyclist », *Sherlock Holmes. The Complete Novels and Stories*, New York, Bantam Dell, coll. « Bantam Classics », 2003 [1891], p. 833. Désormais abrégé en ASC, suivi du numéro de page.

dashed straight at him. He was as quick as she, however, and darted off in desperate flight » (ASC, 839-840). Or, malgré la gravité des accusations et les inquiétudes que manifeste la cycliste, la situation n'apparaît pas aux yeux du détective comme étant bien mystérieuse, au premier abord du moins. Pour lui, il est tout à fait normal qu'une belle jeune femme (« *the young and beautiful woman, tall, graceful, and queenly* », ACS, 833), fasse l'objet de l'attention d'un homme, voire que celui-ci prenne des mesures extrêmes afin de s'approcher d'elle : « *Than a man should lie in wait for and follow a very handsome woman is no unheard-of-thing* » (ASC, 844). La présence d'un homme sur le chemin n'est pas mise en doute par le détective, puisque la route, après tout, lui appartient : l'intrus, c'est la femme. Si elle prend la route, c'est à ses risques et périls : « *“It is part of the settled order of Nature that such a girl should have followers,” said Holmes, as he pulled at his meditative pipe, “but for choice not on bicycles in lonely country roads* » (ACS, 838). Qu'une jeune femme soit poursuivie est dans l'ordre des choses ; à elle donc d'éviter les chemins déserts et les routes isolées, à elle de renoncer à sa liberté si les choses tournent mal. Dans le discours du détective, l'entière responsabilité de la situation est attribuée au féminin ; l'homme ne peut aller contre sa nature et il est inconcevable qu'il renonce aux espaces qui sont les siens. La présence de l'inconnu est une si grande source de préoccupation pour Violet que celle-ci se voit contrainte de quitter son emploi, considérant que le salaire qu'elle gagne n'est pas suffisant pour pallier les risques encourus. Du renoncement à la bicyclette découle une série de conséquences : mettre un frein aux déplacements à vélo, c'est se refuser la possibilité d'une indépendance économique : « Plus encore, la bicyclette avait introduit la notion d'usage et, ce faisant, celle de valeur d'usage, laissant bientôt la femme accéder à l'interdit : le prix et l'argent²²⁷ ». Preuve que le vélo est plus qu'un objet banal, il est ici concrètement lié à l'indépendance de la jeune femme :

[T]he woman on a bicycle represents both activity and options ; the woman on wheels may decide where she wishes to go and what she plans to do when she gets there, regardless of a male companion, or lack of one. Her influence upon the world is more immediate ; no longer confined to the home or hoping to escape from the vicissitudes of earning a living, she actively seeks new experience and intends to have some impact on the world around her²²⁸.

²²⁷ Anne-Marie Clais, *loc. cit.*, p. 76.

²²⁸ Patricia Marks, *op. cit.*, p. 175.

La bicyclette permet à la cycliste solitaire de Charlingston de prendre sa place dans le monde. Dépossédée de sa machine, elle doit se replier sur l'univers familial, rester à l'intérieur de ce cercle magique qui lui offre confort et protection. Elle le sait, on le lui répète depuis toujours : il faut se promener dans les bois quand le loup n'y est pas. Or, malgré les avertissements, Violet Smith emprunte, une fois de plus, le chemin désert menant à la gare pour se rendre à sa dernière journée de travail. Ce que tous craignaient se produit alors : Violet est enlevée et entraînée dans la forêt, où elle est mariée de force²²⁹. La liberté échappe à la *fugitive* de deux manières : sa liberté sociale, d'une part, est brimée, puisque de jeune femme libre, lâchée sur les routes et capable d'errer à sa guide, elle se retrouve prisonnière d'un homme, et d'autre part, sa liberté physique est limitée, puisque l'immobilité – elle est bâillonnée par ses assaillants, retenue contre son gré – succède à la mobilité. À nouveau, mouvement et indépendance sont intrinsèquement liés, le premier apparaissant comme la condition nécessaire à la réalisation du second. Sauvée par le détective, elle échappera heureusement à son assaillant. Mais cette liberté retrouvée ne provoque pas directement un retour à la mobilité. À la fin du récit, le lecteur apprend que la jeune femme est destinée à épouser un jeune homme fortuné. Dorénavant, il n'est plus nécessaire pour celle-ci de prendre la route. Peut-être le fera-t-elle pour le simple plaisir ? Impossible de répondre à cette question, la narration délaissant bien rapidement la jeune cycliste d'une nouvelle enquête du brillant détective.

7.2 La Dame en gris

L'association entre liberté et mobilité se révèle d'autant plus significative lorsqu'elle est exprimée par la femme elle-même. Il ne s'agit alors plus d'un sous-entendu, d'un non-dit qui suppose la compréhension du lecteur, mais bien d'une prise de parole concrète de la part de la cycliste, qui associe ouvertement la bicyclette à son désir d'indépendance, à ses aspirations sociales, à sa volonté de transformer son existence. Dans *The Wheels of Chance*, roman humoristique illustré par J. Ayton Symington lors de sa première parution, H. G. Wells

²²⁹ « *One was a woman, our client, drooping and faint, a handkerchief round her mouth. Opposite her stood a brutal, heavy-faced, red-moustached young man [...]. Between them an elderly, gray-bearded man [...] had evidently just completed the wedding service* » (ASC, 846-847).

s'emploie à formuler explicitement le rapport personnel que les personnages entretiennent avec la bicyclette, en développant ainsi une véritable psychologie du cycle²³⁰. Cette œuvre, bien qu'elle s'articule autour du personnage de Hoopdriver, un employé d'une boutique de draperies nouvellement converti à la pratique du cyclisme, place au cœur de l'intrigue une jeune bourgeoise. C'est la rencontre avec la « Dame en gris » (« *The Young Lady in Grey*²³¹ »), Jessie Milton, qui déclenche les péripéties vécues par le personnage principal. Au cours d'une randonnée dans le sud de l'Angleterre, celui-ci aperçoit un instant une cycliste qui, malgré la rapidité de son passage, laisse une impression persistante chez le jeune homme, comme chez Proust. La narration s'attarde ainsi longuement à sa description :

The Young Lady in Grey was also riding a bicycle. She was dressed in a beautiful bluish-gray, and the sun behind her drew her outline in gold and left the rest in shadow. Hoopdriver was dimly aware that she was young, rather slender, dark, and with a bright colour and bright eyes. Strange doubts possessed him as to the nature of her nether costume. He had heard of such things of course. French, perhaps. [...] She may have been riding hard, but it looked uncommonly like a faint smile. And the things were – yes! – rationals! (WC, 33-34).

La beauté de la jeune fille, soulignée à de nombreuses reprises dans le récit²³², est certes responsable de l'effet produit chez le protagoniste, mais son accoutrement y participe tout autant, sinon plus. D'abord attribué à quelque excentricité de la mode française (« *French, perhaps* ») – en France, les écrivains diront qu'il s'agit là d'un phénomène américain²³³ –, le costume de la cycliste est ensuite qualifié de « *rational* », qui était l'un des termes utilisés en Angleterre pour désigner le pantalon féminin : « *The absolute trouser, then, better known as the knickerbocker, rational garment, or bloomer ; full-legged, gathered at the knee [...] was*

²³⁰ Voir Jeremy Withers, « The Bicycle as Rolling Signifier », dans Jeremy Withers et Daniel P. Shea (dir.), *Culture on Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, avant-propos de Zack Furness, Lincoln et Londres, University of Nebraska Press, 2016, p. 4.

²³¹ H. G. Wells, *The Wheels of Chance. A Holiday Adventure*, avec 40 illustrations de J. Ayton Symington, Londres, J. M. Dent and Co., 1896, p. 32. En ligne : <https://archive.org/details/wheelschanceaho00wellgoog>, page consultée le 12 novembre 2017. Désormais abrégé en *WC*, suivi du numéro de page.

²³² « *She really was – dashed pretty.* » (*WC*, 38), « *She was a stunning girl, he said. "I wonder if I shall ever set eyes on her again. And she knew how to ride, too ! Wonder what she thought of me"* » (*WC*, 41).

²³³ « Tant bien que mal le *bloomérisme* se répandit, fit des adeptes – l'Amérique étant par excellence le pays des sectes, des excentricités, tout y pousse, tout y croit – et Mme Bloomer eut la satisfaction de voir ses idées approuvées, suivies par quelques centaines de femmes, sans que le bloomérisme devint une affaire pour les couturiers du nouveau monde ». John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, *op. cit.*, p. 206.

*the subject of much consideration (and ventilation !)*²³⁴ ». Comme en témoigne l'emploi de la phrase exclamative, le protagoniste est surpris par le port de ce vêtement, né de la réforme vestimentaire qui marque les années 1890²³⁵. Une autre scène du récit réitère le caractère surprenant de l'accoutrement de la jeune femme. Alors qu'elle entre dans une auberge, Jessie fait l'objet de critiques de la part de la tenancière : « *[H]er modesty was much impressed by the young lady's costume, [...] at which she was coquettishly shocked. "There'll be no knowing which is which in a year or two," said the barmaid* » (WC, 122-123). Au-delà de son aspect choquant, ce sont les conséquences que peut avoir ce vêtement sur le tissu social que déplore la tenancière. Son incapacité à distinguer les individus les uns des autres traduit sa crainte que les différences sexuelles entre hommes et femmes ne s'effacent²³⁶. Le costume de la cycliste porte donc atteinte à la norme vestimentaire genrée et, en cela, est associé par les personnages au phénomène de la *New Woman* : « *Probably she was one of the here New Women* » (WC, 42).

Il importe d'ouvrir ici une parenthèse au sujet du costume féminin, sujet récurrent des œuvres vélocipédiques. S'il suscite autant la controverse et interpelle l'imaginaire des écrivains, c'est en raison de sa portée sociale, comme l'affirme John Grand-Carteret dans *La Femme en culotte* (1889) : « Or, la nouveauté, la véritable révolution, la plus grande réforme de notre siècle, peut-être, au point de vue des mœurs et des idées, c'est justement la femme en culotte, née de la bicyclette et des sports triomphants²³⁷ ». À la Belle Époque, le port de la culotte se présente comme une véritable trahison, celle de l'identité sexuelle²³⁸, puisque la transformation vestimentaire pousse la femme à se comporter comme un homme, à s'arroger ses pouvoirs et ses privilèges : « Culotte, ménage, droits de l'homme et droits de la femme, vie publique et vie privée, tout cela est si pittoresquement mélangé²³⁹ ». Les contemporains craignent ainsi que l'adoption du costume masculin par les femmes ne mène à la normalisation du travestissement²⁴⁰ et à l'abolition des différences visibles entre les sexes. La virilisation de

²³⁴ Sally Sims, *op. cit.*, p. 133.

²³⁵ Voir Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, *op. cit.*, p. 217.

²³⁶ Voir Lena Wångren, *op. cit.*, p. 146.

²³⁷ John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, *op. cit.*, p. III.

²³⁸ Voir Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 21.

²³⁹ John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, *op. cit.*, p. 180.

²⁴⁰ Voir Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 20.

la femme bouscule l'ordre social et menace la hiérarchie des genres²⁴¹, au point où certains considèrent que les cyclistes, exemples types du phénomène de la masculinisation, constituent un « troisième sexe²⁴² ». Ni mâle ni femelle, la *velocewoman* apparaît comme une figure de l'entre-deux, un « être hybride²⁴³ » ou « hermaphrodite²⁴⁴ », dont le désir de porter la culotte est susceptible de se muer en une volonté de pouvoir, l'expression devant alors être entendue au sens littéral comme figuré²⁴⁵. De nombreuses représentations iconographiques de la Belle Époque s'emploient à mettre en scène cette peur de la masculinisation. En 1895, une caricature de Mars pour le *Journal Amusant* aborde le sujet sur un mode humoristique (**fig. 56**). À un homme qui lui lance « Le plus drôle [...] c'est qu'il y a qu'équ's années la police t'aurait pincée pour port de culottes !²⁴⁶ », une femme vêtue de *bloomers* répond : « Oh ! la, la ! comme si je ne les avais pas toujours portées²⁴⁷ », réponse qui tend à dédramatiser la situation. Ce n'est pas, cependant, la tendance qui marque les caricatures de presse²⁴⁸. Satiriques et portées à la médisance, elles exploitent les pires craintes des détracteurs de la bicyclette et reposent souvent sur un scénario similaire. Dans la stéréographie intitulée « *The New Woman – Wash Day* » (1901) (**fig. 57**), l'illustration « *Her choice* » (**fig. 58**) parue dans le magazine *Puck* en 1897 ainsi que la caricature reproduite par John Grand-Carteret intitulée « La beauté émancipée » (**fig. 59**)²⁴⁹, c'est une même scène d'intérieur qui est présentée au spectateur : dans une pièce en désordre, où tantôt l'homme est absent, tantôt il doit prendre soin d'un bébé en pleurs ou s'occuper de la lessive, une femme vêtue à la mode cycliste (*bloomers*, canotier, chemise ou veste à manches gigot, etc.) domine l'image de sa hauteur. Scènes d'anticipation, puisqu'elles représentent un monde où les rôles sexués sont inversés, ces images apparaissent comme une mise en garde contre la femme émancipée, la *New*

²⁴¹ Voir Christine Bard, *Une histoire sociale du pantalon*, op. cit., p. 213.

²⁴² « Mme Wanda de Boucza, du Théâtre de l'Odéon, en donna la meilleure formulation. Elle déclara que le cyclisme était un "sport anti-féminin" et que la femme cycliste constituait un "troisième sexe" qui pouvait opter pour les culottes ou la jupe selon qu'elle ressemblait à un homme ou à une femme. » Christine Bard, *Une histoire sociale du pantalon*, op. cit., p. 20.

²⁴³ John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, op. cit., p. 283.

²⁴⁴ *Ibid.*, p. 368.

²⁴⁵ Voir Anne-Marie Clais, loc. cit., 76.

²⁴⁶ Mars, *Journal Amusant*, 27 avril 1895. Dans John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, op. cit., p. 293.

²⁴⁷ *Ibid.*

²⁴⁸ Voir Ruth E. Iskin, op. cit., p. 99.

²⁴⁹ Voir John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, op. cit., p. 330.

Woman qui fait tant parler d'elle. Dans chacune des images, on remarque la présence discrète, mais significative de la bicyclette qui, postée non loin de la porte d'entrée, semble prête à tout instant à emporter sa propriétaire loin de l'espace domestique et des rôles qui lui sont rattachés, tel celui de mère ou d'épouse. Grâce à la « petite reine », le monde est sens dessus dessous : l'homme est confiné aux tâches domestiques alors que la femme est libre d'errer à sa guise.

Si étroitement entremêlées dans le discours, la culotte, la bicyclette et l'émancipation féminine sont susceptibles de donner des idées aux jeunes filles en quête d'indépendance. Car sur des esprits influençables, en proie à des questionnements identitaires, avides de se rebeller contre l'autorité parentale, le vélo apparaît comme salutaire. C'est là d'ailleurs la vision qu'en possède Jessie Milton, âgée de seulement 18 ans dans le récit de H. G. Wells. Si elle se retrouve à errer sur les routes de campagne en compagnie d'un homme de plus de dix ans son aîné²⁵⁰, c'est en raison de la marâtre qui règne sur le domicile familial. Sa belle-mère, qui est une célèbre écrivaine, refuse à Jessie les libertés qu'elle s'offre à elle-même : « *"I want to struggle, to take my place in the world. I want to be my own mistress, to shape my own career. But my stepmother objects so. She does as she likes herself, and is strick with me to ease her conscience"* » (WC, 193). Les véritables intentions de Thomas Plantagenet, de son nom de plume, ne seront jamais connues du lecteur, qui peut s'étonner qu'une femme bénéficiant de son indépendance, tant économique (elle a un métier) que sociale, puisqu'elle est veuve, veuille freiner les aspirations de la jeune fille placée sous sa tutelle : c'est une manière de soulager sa conscience, selon Jessie. Lasse de la routine qui la conduit des salons de thé aux grands magasins puis au théâtre²⁵¹, Jessie rêve de pouvoir vivre librement en dehors des convenances et de gagner sa vie²⁵². Pour ce faire, elle espère devenir journaliste ou écrire des romans, étant ainsi inspirée malgré elle par la femme qu'elle déteste. Tel un leitmotiv, la phrase « *I am resolved to Live my Own Life* » (WC, 191) est réitérée à quatre reprises dans le

²⁵⁰ Bechamel, car tel est le nom de l'homme qui accompagne Jessie, a promis à la jeune femme de l'aider à mener une vie indépendante si elle prend la fuite en sa compagnie. Or, derrière ses promesses de liberté se cache, en réalité, un désir d'épouser Jessie. Découvrant la vérité, la « Dame en gris » décide de poursuivre sa route en compagnie de Hoopdriver, le héros du récit.

²⁵¹ « *My stepmother takes me shopping, people come to tea, there is a new play to pass the time, or a concert, or a novel. The wheels of the world go on turning, turning. It is horrible. I want to do a miracle* » (WC, 192).

²⁵² « *"Go somewhere to earn my living, to be a free woman, to live without conventionality"* » (WC, 105).

récit, avec quelques variations, afin de justifier la fuite de la « Dame en gris »²⁵³. L'emploi de majuscules permet d'élever cette idée au statut de concept²⁵⁴. Après tout, ce désir de « vivre sa propre vie » n'est pas simplement l'expression d'un sentiment personnel, mais bien un propos dans l'air du temps, comme le fait remarquer le narrateur : « *[This is] a phrase you may have heard before* » (WC, 109). En s'adressant directement au lecteur, le narrateur convoque l'univers référentiel de ce dernier, qui est justement bouleversé par la montée des premiers mouvements féministes et par la figure de la *New Woman*, déjà évoqué au début du récit. En faisant participer le phénomène de l'émancipation féminine à une intrigue centrée sur la bicyclette, l'auteur montre que ces deux questions sont liées dans l'imaginaire collectif et comment le vélo est associé à une volonté de prendre sa place dans la société : « *The woman who traveled on her own wheels, then, whether she did it for a lark or for serious transportation, expanded her boundaries well beyond the home circle. She became [...] a citizen of the world*²⁵⁵ ». Pour se tailler une place dans le monde, il faut cependant empiéter sur le territoire masculin, pénétrer dans ce *no woman's land* que représente la sphère publique. Jessie, s'adressant à Hoopdriver, tisse explicitement le lien entre la condition masculine et la liberté de choix. Elle envie aux hommes leur pouvoir de décision, le fait qu'il puisse faire preuve d'ambition, leur droit de rêver²⁵⁶. Prendre la route représente donc pour elle une manière de mener à bien son combat, de vivre ce qu'elle envie au masculin. Devenir citoyenne du monde ne sera cependant, pour Jessie Milton, qu'un rêve. À la fin du récit, elle réintègre le cercle familial pour sauver sa réputation. Ce dénouement pessimiste, qui sera révisé par l'auteur dans les rééditions de son ouvrage²⁵⁷, est présenté par le narrateur lui-même comme

²⁵³ « *But talked instead of Living One's Own Life, and how custom hung on people like chains.* » (WC, 206), « *She was going to Live her Own Life, with emphasis* » (WC, 253), « *The girl is resolute to Live Her Own Life* » (WC, 109).

²⁵⁴ Voir Lena Wånggren, *op. cit.*, p. 150.

²⁵⁵ Patricia Marks, *op. cit.*, p. 203.

²⁵⁶ « *"Of course. You are a Man. You are free." She warmed. "I wish I were you to have the chance of that struggle"* » (CW, 271).

²⁵⁷ « *That Wells thought the ending too pessimistic, for Jessie at least, is shown by his revisions of the ending for the 1901 fourth edition of The Wheels of Chance and the 1925 Atlantic Edition, volume seven of his collected Works. [...] Jessie's dream of succeeding as a New Woman shows more promise of being fulfilled in the Atlantic text, which rewrites the first half of chapter XXXIX.* » Simon J. James, « *Fin-de-Cycle : Romance and the Real in The Wheels of Chance* », dans Steve McLean (dir.), *H. G. Wells. Interdisciplinary essays*, Newcastle, Cambridge Scholars Publishing, 2008, p. 46. En ligne : http://www.academia.edu/1387773/Fin-de-cycle_romance_and_the_real_inThe_wheels_of_chance, consulté le 22 janvier 2018.

étant défavorable à la jeune fille. Ce dernier en appelle d'ailleurs à la sympathie du lecteur à l'endroit de Jessie : « *For her, also, your sympathies are invited* » (WC, 310).

Chez H. G. Wells, la bicyclette n'est pas une faiseuse de miracles. Elle ne transforme pas de manière permanente la vie des personnages, ceux-ci étant ramenés brutalement à la réalité de leur existence lorsque s'achève le voyage : « *Realistically, the gulf between the classes is not bridged, except in the brief limbo created by the bicycle*²⁵⁸ ». Sur la route, la bicyclette parvient néanmoins à stimuler leur imaginaire, à provoquer « *the awakening of one's imagination and mental world*²⁵⁹ », dans la mesure où les cyclistes prennent conscience des limites de leur situation, apprennent à rêver à un avenir meilleur. Pour Jessie, cela signifie s'affranchir des règles qui siéent à son sexe, pour Hoopdriver, échapper à sa condition sociale²⁶⁰. Ce désir commun d'être « autre » les unit jusqu'à la fin du récit, leur amitié²⁶¹ prenant fin dès lors qu'ils réintègrent chacun leur chemin. En cela, l'auteur montre bien en quoi l'espace de la route peut être hétérotopique, puisqu'il permet à la femme d'entrevoir une réalité différente de la sienne, de vivre autrement qu'au quotidien, de faire l'expérience d'un monde dans lequel elle est dotée de plus de libertés. La bicyclette insuffle donc à la femme le goût d'en avoir plus, d'être plus, ce qui constitue un premier pas vers le changement : « *I wanted to do something in the world, to be something in the world* » (WC, 299).

7.3 Une publicité ambulante

Tous les écrivains ne partagent pas la vision pessimiste d'H. G. Wells. Grant Allen, dans son roman intitulé *Miss Cayley's Adventures*, pousse plus loin la réflexion sur le cyclisme et

²⁵⁸ Roderick Watson et Martin Gray, *op. cit.*, p. 130.

²⁵⁹ Jeremy Withers, *The War of the Wheels. H. G. Wells and the Bicycle*, Syracuse, Syracuse University Press, 2017, p. 45.

²⁶⁰ Voir Lena Wånggren, *op. cit.*, p. 137.

²⁶¹ L'amitié qui les unit est d'ailleurs bien rendue par l'illustrateur. L'image qui orne le frontispice de l'œuvre met en scène Jessie en compagnie de Hoopdriver ; les deux amis discutent, assis sur un tronc d'arbre. Ce qui attire cependant l'attention, ce sont les deux bicyclettes qui occupent la partie inférieure droite de l'illustration, puisque – comme c'était le cas chez Maurice Leblanc – elle symbolise la complicité qui unit leurs propriétaires : « *In this specific illustration the pair's bicycles are pictured in the foreground, the two machines posited close together, as if signalling the familiarity between their owners in the background.* » *Ibid.*, 149. Alors que Hoopdriver et Jessie se tiennent à une distance raisonnable l'un de l'autre, étant chacun assis à une extrémité opposée du tronc d'arbre, les bicyclettes, elles, sont appuyées l'une sur l'autre.

l'émancipation féminine, lui qui était déjà connu au moment de cette publication comme un auteur de *New Woman novel*²⁶², tels *The Woman Who Did* (1895) et *The Type-Writer Girl* (1897). Contrairement à ces deux ouvrages, celui qui occupe la présente analyse s'adresse à un vaste public : le récit est augmenté d'une intrigue policière²⁶³, genre littéraire en vogue – la série des Sherlock Holmes étant publiée au même moment –, à la différence près que Grant place au cœur de son intrigue une femme détective, qui s'incarne sous les traits de son héroïne, Miss Lois Cayley. Jeune, belle, indépendante, elle est également adepte du vélo, ce qui fait d'elle l'incarnation typique de la *New Woman*, telle qu'elle se présente dans la fiction populaire : « *Popular fiction of the time often uses the figure of the female cyclist as a paradigm of the New Woman. If a character makes her first appearance on a bicycle, it is almost inevitable that she will turn out to be single and well-educated, with strong views on women's rights*²⁶⁴ ». C'est le cas de Lois, dont l'histoire s'ouvre sur un drame. Laisse sans le sou à la mort de son beau-père, elle prend la résolution suivante, qui peut sembler surprenante aux yeux du lecteur : « *On the day when I found myself with twopence in my pocket, I naturally made up my mind to go round the world*²⁶⁵ ». En présentant sa décision comme un choix « naturel », la jeune fille rend compte de son indépendance d'esprit, car pour une femme de l'époque, parcourir le monde n'est pas un destin qui va de soi. Nullement inquiétée par la soudaine précarité de sa situation, Lois considère plutôt ce changement comme une opportunité²⁶⁶, voyant là une occasion de mener sa vie comme elle l'entend. Elle rejette ainsi le destin qui la conduit à devenir professeure en raison de ses études à Cambridge : « *I do not propose to teach. Nature did not cut me out for a high-school teacher. [...] Between ourselves, I am a bit of a rebel* » (*MCA*, 3). Dès la première page du récit, Lois Cayley est bien campée dans la peau d'une « femme nouvelle ». Or, à cette image s'ajoute celle de la cycliste, ce qui permet à l'auteur d'aborder la question de l'émancipation féminine sous un angle différent de

²⁶² Elizabeth Foxwell, « In Praise of “Vulgar Stories” », dans Grant Allen, *Miss Cayley's Adventures*, Kansas City, Valancourt Books, 2008, p. vii.

²⁶³ Voir *ibid.*, p. xi.

²⁶⁴ Chris Willis, « “Heaven defend me from political or highly-educated women !” : Packaging the New Woman for Mass Consumption », dans Angélique Richardson et Chris Willis (dir.), *The New Woman in Fiction and in Fact. Fin-de-Siècle Feminisms*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2002 [2001], p. 53.

²⁶⁵ Grant Allen, *Miss Cayley's Adventures*, introduction de Elizabeth Foxwell, Kansas City, Valancourt Books, 2008 [1899], p. 3. Désormais abrégé en *MCA*, suivi du numéro de page.

²⁶⁶ Voir Elizabeth Foxwell, *op. cit.*, p. xii.

celui exploité dans ses œuvres précédentes, soit la question de l'amour libre (*The Woman Who Did*) et du travail (*The Type-Writer Girl*).

Libre d'attaches familiales, en quête d'aventures, la jeune femme prend la route. Afin de ne pas se perdre dans les tenants et aboutissants des péripéties, chaque chapitre comportant sa propre micro-intrigue, j'analyse uniquement les passages dans lesquels la bicyclette joue un rôle crucial. La première apparition concrète de cette machine se produit au troisième chapitre, intitulé « *The adventure of the inquisitive American* ». Lois, qui vient de refuser une demande en mariage²⁶⁷, fait une randonnée à bicyclette dans la ville de Francfort en Allemagne lorsqu'elle réalise qu'elle est prise en chasse par un autre cycliste. La jeune fille prend la fuite devant cette menace qui se révèle, comme chez Conan Doyle²⁶⁸, ne pas en être une : l'inconnu est en réalité un homme d'affaires américain, qui se spécialise dans la vente de bicyclettes et désire faire une proposition commerciale à la jeune Lois. Il lui offre de devenir l'égérie de son nouveau modèle de bicyclette, le « *Great Manitou* », et, qui plus est, de le faire participer à une course contre des hommes : « *Why, the wheel, miss! You understand! This is business, you bet! And you're jest the right woman!* » (MCA, 47). L'auteur développe une réflexion sur la relation tripartite unissant femme, bicyclette et publicité. Car si Cyrus W. Hitchcock choisit Miss Cayley, ce n'est pas tant en raison de son agilité à vélo, quoiqu'elle manie la machine avec aisance, mais bien précisément parce qu'elle est une femme²⁶⁹. Ce choix, l'Américain le justifie en ces termes :

« *Perhaps you wonder,* » he put in, « *that with money on it like this, I should intrust the job into the hands of a female.* » I winced, but was silent. « *Well, it's like this, don't you see; if a female wins, it makes success all the more striking and conspicuous. The world today is ruled by advertizement* » [...] (MCA, 50).

²⁶⁷ À bord du train qui la conduit à Paris, Lois fait la rencontre d'une dame fortunée, Lady Georgiana, à qui elle apporte son aide. S'étant liée d'amitié avec la jeune fille, la dame lui présente son neveu, Harold Tillington, décrit comme un beau jeune homme cultivé, mais également comme un partisan des droits des femmes : « *[A] man ought to wish the woman he loves to be a free agent, his equal in point of action, even as she is nobler and better than he in all spiritual matters. I think he ought to desire for her a life as high as she is capable of leading, with full scope for every faculty of her intellect or her emotional nature* » (MCA, 35). Or, malgré les qualités de son prétendant, la jeune fille refuse sa proposition sur la base de leurs différences de classe sociale (il est riche, elle est pauvre), mais également à cause de son désir de trouver sa propre voie.

²⁶⁸ Dans « *The Adventure of the Solitary Cyclist* », le poursuivant de Violet Smith désirait, en réalité, lui venir en aide. Il échouera cependant dans ce rôle, puisque Violet sera enlevée sous ses propres yeux.

²⁶⁹ Voir Lena Wångren, *op. cit.*, p. 157.

Dans ce passage, la prétendue infériorité féminine se présente comme un avantage : une victoire de Lois prouverait non seulement la supériorité de la machine sur ses proches concurrents, mais encore plus, elle permettrait au « *Manitou* » de rayonner dans la presse, les courses faisant toujours l'objet d'une forte couverture médiatique et soulevant l'intérêt du public. À ce sujet, Hitchcock affirme : « *It's you personal attractiveness as well that I go upon. That's an element to consider in business relations* ». « *My face is my fortune,* » *I answered, gravely* » (MCA, 51). L'homme d'affaires est conscient qu'une belle femme à vélo est une vision accrocheuse, susceptible d'attirer l'attention des spectateurs. Sa stratégie commerciale ne diffère donc pas de celle des affichistes de la Belle Époque, eux qui ont largement exploité le corps de la cycliste. Ce passage rappelle également que toute femme, en raison de la faible présence de représentantes de son sexe sur les routes, est toujours susceptible d'attirer l'attention. En cela, elle doit se considérer à tout moment comme l'emblème de son sport, comme une publicité ambulante, voire une affiche vivante²⁷⁰. Élégance, grâce et charme sont donc de rigueur afin de ne pas donner un mauvais nom à la pratique. Ce phénomène est bien rendu dans les illustrations originales de l'œuvre (**fig. 60**), créées par Gordon Browne. L'on remarque d'abord que les vêtements portés par Lois lors de la course, à qui on lui refuse d'abord l'accès²⁷¹, en plus de correspondre à ceux décrits dans le récit : « *At a minute or two before eleven I turned up at the Schiller Platz in my short serge dress and cycling jacket* » (MCA, 52), sont tout à fait conventionnels (jupe longue, veste cintrée à la taille que l'on devine sculptée par un corset). L'« image à lire » comme celle « à voir » s'accordent pour laisser à la femme son aura de féminité²⁷², ce qui lui permet de se distinguer de ses compétiteurs. En arborant une robe plutôt que des pantalons, Lois fait le choix délibéré de la différence, ce qui s'accorde avec la visée promotionnelle de sa

²⁷⁰ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. 110.

²⁷¹ Afin de contourner le règlement selon lequel aucune femme ne peut participer à la course, Lois convoque des notions de sémantique, en affirmant que le mot « rider » ne désigne pas exclusivement le masculin : « *Pardon me, Herr Over-Superintendent,* » *I replied, pulling out a copy of Law 97 on this subject, with which I had duly provided myself, "if you will to Section 45 of the Bicycles-Circulation-Regulation-Act your attention turn, you will find it therein expressly enacted that unless any clause be anywhere to the contrary inserted, the word "rider," in the masculine gender put, shall here the word "rideress" in the feminine to embrace be considered* ». » (MCA, 52-53).

²⁷² Pour Lena Wånggren, une telle représentation permet de diffuser les craintes autour de la *New Woman* qui semble ainsi moins menaçante, même si ce n'est qu'en apparence. Voir Lena Wånggren, op. cit., p. 161.

participation à la course. Elle s'affiche ouvertement comme étant « autre » par son apparence et s'assure ainsi de demeurer visible au sein du groupe. À ce sujet, Lena Wånggren remarque que la posture de la cycliste contribue à la distinguer de ses adversaires. Des trois images consacrées à la course, l'une se révèle particulièrement parlante (**fig. 61**). L'illustrateur, en représentant Lois et l'un des coureurs de dos, place le spectateur en plein cœur de l'action, celui-ci ayant l'impression d'être l'un des concurrents pédalant pour rattraper les meneurs. Cette prise de vue permet également de mettre en contraste la position adoptée par l'homme et la femme sur leur machine, ces derniers étant placés côte à côte ; alors que l'homme est penché sur son guidon, le dos courbé sous le poids de l'effort, la femme se tient parfaitement droite : « *He answered not a word, but worked his hardest. So did I. He bent forward : I sat erect on my Manitou, pulling hard at my handles* » (MCA, 57). Le corps de la femme est ainsi parfaitement aligné avec son vélo, tous deux s'érigent à la verticale pour former une ligne droite. Cette posture est beaucoup plus élégante²⁷³ que celle de son adversaire. Arquer son corps n'a rien de naturel pour l'époque, les médecins craignant qu'une telle contorsion physique n'affecte le squelette des sportifs de manière irrémédiable : « *Up till 1893 doctors had maintained that cycling was a notorious cause of illness. The medical profession worried deeply about "bicycle walk", "bicycle heart" or, most dreaded of all, kyphosis bicyclistarum, "cyclist's hump", caused by strenuous pulling on the handlebars*²⁷⁴ ». D'ailleurs, une caricature intitulée « *A Warning to Enthusiasts* » (**fig. 62**), parue dans le magazine *Punch* en 1899, est consacrée à ce phénomène. Le squelette d'un cycliste, exposé dans une vitrine du British Museum, sert de mise en garde : la colonne vertébrale est arrondie, pliée vers l'avant et forme une ligne presque horizontale avec les os de la nuque ; les doigts sont repliés autour d'un guidon invisible, comme les orteils sur les pédales. Le corps apparaît ici déformé par la pratique du sport, enlaidit par l'usage de la bicyclette. Heureusement pour Lois, en préférant la position verticale à l'horizontale, elle échappe à ce triste sort.

Malgré le désavantage que lui procure sa posture, en cela qu'elle n'est pas autant « aérodynamique » – on pardonnera l'anachronisme du terme – que celle de ses concurrents, Lois remporte la course, gagnant ainsi les cinquante livres promises par son commanditaire,

²⁷³ Voir Lena Wånggren, *op. cit.*, p. 160.

²⁷⁴ Roderick Watson et Martin Gray, *op. cit.*, p. 126.

l'Américain : « *So the end of it was, I was now a woman of means, with fifty pounds of my own to my credit* » (MCA, 57). Mais au-delà de cette récompense immédiate, qui permet à la femme de se sortir d'une situation financière précaire, c'est un contrat à long terme, susceptible de transformer son existence, que Lois obtient par sa victoire. À Hitchcock, qui lui propose de garder le « Manitou » afin que la machine, en se retrouvant ainsi en la possession d'une jeune femme athlétique, puisse continuer de susciter sur son passage, Lois répond :

« *Look here,* » *I went on, innocently – recollect, I was a girl just fresh from Girton – « I am thinking of going on very soon to Switzerland. Now, why shouldn't I do this – try to sell your machines, or, rather, take orders for them, from anybody that admires them ? A mutual advantage. Benefits you ; benefits me. You sell your wheels ; I get [...] [t]he commission ? »* (MCA, 60).

Par cette contre-proposition, la cycliste est en quête d'une véritable indépendance financière, et non d'une solution temporaire (ce que représentent les cinquante livres). Adoptant au passage la posture d'une « femme d'affaires » (« *woman of business* », MCA, 62), elle tourne la situation à son avantage et s'assure de pouvoir poursuivre ses aventures. La bicyclette joue donc un rôle double : non seulement elle constitue le moyen par lequel s'effectue le mouvement, mais elle est également le facteur qui rend possible le voyage, celui-ci n'étant pas donné à tous. Pour y avoir accès, il faut jouir d'une certaine autonomie, tant sur le plan social qu'économique. De plus, en faisant du cyclisme son métier, elle renverse les rapports de force qui l'unissent à sa machine : au rôle d'affiche ambulante, dont le corps est exploité à des fins commerciales, elle préfère celui de promotrice de bicyclettes (« *amateur cycle-agent* », MCA, 63). Si, dans le premier cas, c'est elle qui fait l'objet de la convoitise de l'acheteur, dans le second, c'est la bicyclette qui assume, à juste raison, cette fonction.

Le commerce de bicyclettes est-il un métier convenable pour une femme ? Ceux de gouvernante ou professeure de musique le sont, bien entendu, mais pas vendeuse de vélos, à en croire la tante de Lois, Susan : « *Aunt Susan [...] had written to expostulate with me on my "unladylike" conduct in becoming a bicycle commission agent* » (MCA, 78). Mais Lois comme sa respectable amie, Lady Georgiana, ne s'embarrassent pas des réserves émises par Susan. Pour elles, il s'agit clairement d'une forme d'injustice : « *If you had a brother, now, he might sell bicycles, [...] in these days, and nobody'd think the worse of him – as long as he made money ; and it's my opinion that what is sauce for the goose can't be far out for the*

gander – and vice-versâ » (MCA, 78). Ne se laissant nullement freiner par les préjugés à son endroit, Lois n'hésite donc pas à prendre un « métier d'homme », mais également à faire la démonstration de qualités traditionnellement associées au masculin. Dans le cinquième chapitre, intitulé « *The adventure of the impromptu mountaineer* », son courage, sa force, sa bravoure et son sang-froid sont ainsi mis en valeur. Informée de la disparition d'Harold Tillington, l'homme qui l'a demandée en mariage au troisième chapitre, Lois se porte immédiatement à sa rescousse :

« Don't you think, » Elsie suggested, « we had better hurry down on our cycles to Lungern and call some men from the village to help us ? We are two girls, and alone. What can we do to aid him ? »/ « No, » I answered, promptly, « that won't do. It would only lose time – and time may be precious. You and I must go » (MCA, 83).

Déterminée, nullement effrayée à la perspective de procéder au sauvetage sans l'assistance d'un homme, Lois apparaît dans ce chapitre comme un héros moderne, qui préfère la bicyclette au cheval, alors que l'homme joue le rôle de la « demoiselle en détresse ». La mésaventure de ce dernier, celui-ci étant tombé dans un ravin au cours d'une excursion à vélo, permet de mettre en valeur le personnage de Lois²⁷⁵ : la maladresse de l'homme fait paraître la femme plus agile, elle qui ne perd jamais le contrôle de sa machine.

Au fil du récit, Lois porte d'ailleurs souvent assistance à Harold, ce qui permet de rééquilibrer la relation qui les unit : l'œuvre se conclut d'ailleurs sur une nouvelle demande en mariage, qui sera cette fois acceptée par la jeune femme. Arrivée au terme de ses aventures, étant parvenue, grâce au précieux concours de la bicyclette qui a été à la fois son compagnon de voyage et son « gagne-pain », à faire le tour du monde, elle se résout à épouser un homme qui partage ses valeurs émancipatrices. Cette conclusion qui, comme chez H. G. Wells et Conan Doyle, constitue un « retour à l'ordre » pour la jeune femme en quête d'indépendance, représente une manière de commercialiser²⁷⁶ la figure de la *New Woman* pour un large public : « *She was largely depoliticized in the process : her New Woman activities are social*

²⁷⁵ Voir Chris Willis, *op. cit.*, p. 55.

²⁷⁶ Voir Lena Wångren, *op. cit.*, p. 164.

*(bicycling, smoking, playing tennis) rather than political, and any threat she presents is almost invariably defused by her submission to marriage in the last chapter*²⁷⁷ ».

Dans les romans populaires, tels ceux d'Arthur Conan Doyle, de H. G. Wells et de Grant Allen, la bicyclette permet à la femme de se tailler une place dans la sphère publique. Certes, cette indépendance, acquise à la fin d'une série d'aventures, n'est que temporaire. La femme doit éventuellement retourner sur le droit chemin, c'est-à-dire mettre un terme à son existence nomade pour se « fixer » à nouveau en réintégrant le domicile familial ou en acceptant le mariage. Le mouvement perpétuel n'est pas une option pour la femme, du moins, il ne s'agit pas d'une option viable dans ce monde en transformations qui est le sien. Si la bicyclette n'apparaît pas, dans ces trois romans, comme une solution miraculeuse au désir d'émancipation des personnages féminins, il en demeure qu'elle permet aux femmes d'avoir un avant-goût des changements à venir : la route constitue un espace hétérotopique qui obéit à des règles différentes du milieu dont sont issues les cyclistes. Au sein de ce microcosme sportif créé par la bicyclette, la femme peut « vivre sa propre vie », pour reprendre l'expression de Jessie Milton, héroïne d'H. G. Wells. Professeure de musique, écrivaine en devenir, détective-amateur, toutes les jeunes protagonistes adoptent un rôle qui leur permet d'assumer leur place dans la société, de manifester leur présence dans l'espace public, entendu à la fois comme un lieu géographique et comme un milieu social, celui du travail, de l'argent et de l'indépendance.

Chapitre 8

La leçon de bicyclette

En quête de textes écrits par des *velocewomen*, il a fallu se rendre à l'évidence : peu de pionnières du cyclisme ont raconté leurs aventures. Les fantaisies des écrivains et des illustrateurs, leur vision fantasmée et souvent monstrueuse de la cycliste prend largement le

²⁷⁷ Chris Willis, *op. cit.*, p. 64.

dessus, au tournant du siècle, sur la parole de femmes ayant réellement monté à vélo. Plus nombreuses seront les conductrices, et encore plus les aviatrices, à prendre la plume pour raconter leur expérience. Inversement, moins de textes de fiction leur sont consacrés, le passage du temps ayant un impact direct sur la fascination qu'elles exercent sur l'esprit des contemporains, l'effet de nouveauté s'estompant petit à petit. En ce sens, plus les écrivains et les illustrateurs prennent en charge son portrait, plus la pionnière est effacée. Étouffée par la démultiplication des représentations qui l'entourent, étourdie par toutes ces images contradictoires que lui renvoient des médias déformants (littérature, photographie, affiche, magazine, etc.), elle préfère se taire. Ainsi, les aviatrices, auxquelles bien peu d'écrivains se sont attachés, auront le champ complètement libre pour raconter leurs exploits aériens.

Grâce aux témoignages de quelques rares cyclistes, il est cependant possible de savoir quels sentiments animaient les femmes au contact de la bicyclette ainsi que l'impact, surtout, qu'a eu cet outil de locomotion sur leur identité, leur rôle et leur existence. Quelques-unes ont publié des ouvrages pratiques, destinés à guider leurs consœurs dans leur apprentissage du cyclisme. C'est le cas de Maria E. Ward, auteure de *Bicycling for Ladies* (1896) et de F. J. Erskine, auteure de *Lady Cycling. What to Wear and How to Ride* (1897). Un ouvrage de la militante américaine Frances E. Willard, intitulé *A Wheel Within a Wheel. How I Learned to Ride a Bicycle With Some Reflections By the Way* (1895), propose un point de vue plus personnel sur la question en entremêlant le récit de ses souvenirs à des réflexions dotées d'une portée sociale.

8.1 L'A.B.C. du cyclisme

Les ouvrages de Maria E. Ward et F. J. Erskine, publiés à deux ans d'intervalle dans le pays respectif des auteures (États-Unis et Angleterre), s'inscrivent dans un même courant de pensée. Ils sont tous deux destinés à un lectorat féminin et recèlent de conseils pratiques et d'informations en tous genres : manières de monter à vélo, composantes mécaniques de la bicyclette, suggestions vestimentaires en fonction de l'environnement (ville/campagne), exercices appropriés au sexe féminin, constituent quelques aspects auxquels s'attachent les auteures. Toute néophyte désireuse de s'initier au cyclisme devrait y trouver des réponses à

ses questions, tout en obtenant une forme d’approbation à l’endroit de son initiative. Car Ward et Erskine, avant de se lancer dans des explications de nature théorique, s’emploient d’abord à justifier l’adoption du sport vélocipédique. Signe que cet exercice ne va pas de soi lorsqu’il est pratiqué par une femme, la *velocewoman* soulevant encore la critique dans certains cercles, c’est en s’attaquant aux préjugés que les deux auteures espèrent apaiser les craintes des lectrices (à qui s’adressent plus spécifiquement ce type d’ouvrages) ou conforter les plus intrépides dans leur choix : « *I have found that in bicycling, as in other sports essayed by them, women and girls bring upon themselves censure from many sources. I have also found that this censure, though almost invariably deserved, is called forth not so much by what they do as the way they do it*²⁷⁸ ». Ainsi, c’est en se donnant pour mission d’apprendre aux femmes à bien pédaler, en enseignant le « comment » du sport, qu’elles espèrent pouvoir préserver les cyclistes des regards désapprobateurs²⁷⁹. Cet apprentissage, il se fait dans les deux cas par le truchement du texte, bien sûr, mais également par celui de l’image : l’ouvrage de Ward est illustré de photographies, celui d’Erskine, de dessins. En ce qui concerne leur portée pédagogique, le premier présente un avantage certain sur le second. Car si les dessins ne font que ponctuer la lecture, ornant simplement les titres des chapitres en apportant bien peu aux explications données, les photographies constituent un élément indispensable de l’ouvrage de Ward. Réalisées en studio par la photographe Alice Austen avec l’aide de la gymnaste Daisy Elliott qui agissait comme modèle, ces images constituent une preuve visuelle que la femme, malgré les préjugés à son égard, est capable de contrôler une machine²⁸⁰. Exemples et contre-exemples, voilà ce que les photos donnent à voir (**fig. 63 et 64**) : « *Correct position – leaning with the wheel* » (CSB, 22), « *Incorrect position – leaning against the inclination* » (CSB, 25). Pour chaque nouvelle technique enseignée, l’auteure s’assure de la bonne compréhension de la lectrice à l’aide d’une explication et d’une image concordante, les deux travaillant de pair afin de faciliter l’apprentissage. Quant à Erskine, c’est en comptant surtout sur des explications détaillées qu’elle espère éclairer la lectrice : « *The right position is a happy medium. The rider*

²⁷⁸ Maria E. Ward, *The Common Sense of Bicycling. Bicycling for Ladies*, illustré de 33 photographies, New York, Brentano’s, p. IX. En ligne : <https://archive.org/stream/commonsenseofbic00ward#page/n11/mode/2up>, consulté le 6 janvier 2018. Désormais abrégé en CSB, suivi du numéro de page.

²⁷⁹ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. 111.

²⁸⁰ Voir *ibid.*, p. 111-113.

*must be an inch to an inch and a half within her "reach". This allows room for ankle action, which is a sine qua non in good riding*²⁸¹ ». En ce sens, les deux auteurs procèdent à un effort de vulgarisation. Elles tiennent pour acquis que leur lectorat ne connaît rien à l'univers de la bicyclette. Or, cela signifie qu'elles considèrent également que la femme est digne d'un tel enseignement, qu'il est possible pour elle d'apprendre à faire de la bicyclette tout comme à s'occuper de son véhicule sans l'assistance d'un homme. Il en va, après tout, de son autonomie sur la route : « *By knowing how to repair the machine, a ride becomes much more pleasant. It is the independence enjoyed that makes cycling so delightful, and this cannot be appreciated to the full without being quite self-contained*²⁸² ». Par le truchement du vélo, les femmes apprennent ainsi à devenir des citoyennes à part entière. Ward n'hésite pas à souligner cet aspect : « *The bicycle in an educational factor, subtle and far-reaching, creating the desire for progress, the preference for what is better, the striving for the best, broadening the intelligence and intensifying love of home and country* » (CSB, 13). À travers l'initiation au cyclisme, c'est la propre condition de la femme en société qui se dessine. La leçon de bicyclette apparaît en effet comme un premier pas vers l'indépendance sociale : « *To the many who earnestly wish to be actively at work in the world, the opportunity has come ; they need but to come face to face with it to solve this problem of something to conquer, something to achieve* » (CSB, 13). Comme lorsqu'on trempe un orteil dans l'eau pour en tester la température, les femmes adoptent le vélo à la Belle Époque pour voir jusqu'où s'étend le cercle qui les entoure, pour tester les frontières de leur existence. À cet égard, la pratique du cyclisme peut être entendue comme une prise de position détournée ou cachée ; sans prendre ouvertement la parole dans l'espace public, les cyclistes l'investissent néanmoins de leur présence qui, en considérant les réactions qu'elle suscite et la portée émancipatrice qui lui est accordée par le discours social, est porteuse d'un sens politique.

²⁸¹ Miss F. J. Erskine, *Lady Cycling. What to Wear and How to Ride*, Londres, The British Library, 2014 [1897], p. 28.

²⁸² *Ibid.*, p. 69.

8.2 Une expérience corporelle et visuelle

Dans *A Wheel Within a Wheel*, le motif de la leçon de bicyclette se dote d'un visage spécifique, celui de Frances E. Willard qui décide, à 53 ans, de faire entrer le vélo dans son existence sédentaire²⁸³. Durant son apprentissage, elle est confrontée à toutes sortes d'obstacles. Non seulement elle doit s'opposer à ses propres amis, qui lui déconseillent d'adopter une telle pratique²⁸⁴, mais elle doit également affronter l'opinion publique : « *For we are all unconsciously the slaves of public opinion* » (*WWW*, 14). Les idées préconçues susceptibles de freiner son élan sont nombreuses, Willard étant confrontée aux préjugés qui subsistent par rapport à son sexe, c'est-à-dire à ces « *old fables, myths, and follies associated with the idea of woman's incompetence* » (*WWW*, 41), autant qu'aux a priori concernant son âge : « *But at fifty-three I was at more disadvantage than most people* » (*WWW*, 19). Dans ce contexte, adopter la bicyclette devient une manière de s'opposer aux stéréotypes culturels, mais plus encore, de se construire une nouvelle image de soi²⁸⁵. En choisissant de raconter sa propre expérience du vélo, Willard prend en main cette reconstruction identitaire, décide des conditions de son « apparition » auprès du public. Devenir maître de l'invention la plus remarquable, ingénieuse et inspirante au monde, selon ses dires, constitue, pour elle, une manière de « rajeunir » son image, faire du vélo étant de la dernière mode : « *[B]ut now, in France, for a woman to ride a bicycle is not only "good form", but the current craze among the aristocracy* » (*WWW*, 16). Terminée est cette époque de sa vie où elle était cloîtrée à l'intérieur, entièrement consacrée à ses études et son travail. Dorénavant, elle souhaite maintenir l'équilibre entre un entraînement intellectuel et l'activité physique, afin d'être une femme active, mais surtout moderne.

À plusieurs reprises, la cycliste souligne la dimension éducative et morale de la bicyclette : « *Indeed, I found a whole philosophy of life in the wooing and the winning of the*

²⁸³ Voir Frances E. Willard, *A Wheel Within a Wheel. How I learned to ride the bicycle with some reflections by the way*, New York, Fleming H. Revell Company, 1895, p. 20. En ligne : <https://archive.org/stream/wheelwithinwheel00williala#page/74/mode/2up>, consulté le 11 avril 2017. Désormais abrégé en *WWW*, suivi du numéro de page.

²⁸⁴ « *Not a single friend encouraged me to learn the bicycle except an active-minded young school-teacher* » (*WWW*, p. 19).

²⁸⁵ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., 114.

bicycle » (*WWW*, 25). L'auteure s'attache ainsi, comme le faisaient Ward et Erskine, à élargir la portée de la bicyclette : plus qu'un outil de locomotion, un sport ou une pratique du corps, le vélo est un exercice mental : « *I felt that indeed the will is the wheel of the mind* » (*WWW*, 26). À travers lui, ce sont les capacités physiques autant que psychologiques qui sont sollicitées, le cycliste devant faire preuve de force comme de courage, d'endurance et de détermination, d'équilibre et d'assurance : « *[S]he who succeeds in gaining the mastery of such an animal as Gladys²⁸⁶, will gain the mastery of life, and by exactly the same methods and characteristics* » (*WWW*, 11). Pour l'auteure, la maîtrise de la bicyclette, puisqu'elle requiert l'acquisition de compétences et de connaissances, conduit directement à une meilleure maîtrise de soi, mais plus encore, à une meilleure emprise sur le monde : « *But all this is a part of that equilibration of thought and action by which we conquer the universe in conquering ourselves* » (*WWW*, 26). L'on assiste ainsi, au fil de l'ouvrage, à un changement d'échelle : entre la leçon de bicyclette et la leçon de vie, il n'y a qu'un pas, la première conduisant directement à la seconde.

Or, si le pouvoir que la cycliste détient sur son vélo, dès lors qu'elle peut le monter avec aisance, correspond, par analogie, au pouvoir qu'elle détient sur son existence, la leçon de bicyclette constitue, pour les femmes, un acte doté d'une portée significative. Frances E. Willard, qui a elle-même consacré son existence à militer pour le suffrage des femmes, ne passe pas à côté de cette question dans son ouvrage. Se remémorant une conversation survenue avec l'une de ses professeuses de vélo, elle affirme : « *We rejoiced together greatly in perceiving the impetus that this uncompromising but fascinating and illimitably capable machine would give to that blessed "woman question" to which we were both devoted* » (*WWW*, 38). Cette formule, par laquelle étaient résumées, à l'époque victorienne, les différentes interrogations sur la place de la femme en société, est ici associée par Willard à la bicyclette. Le choix du terme « *impetus* », que l'auteure emploie pour désigner l'impact du vélo sur cette question, est parlant : pouvant désigner une force motrice, une impulsion, un stimulus, comme une forme de stimulation ou d'encouragement menant à l'amplification d'un phénomène, il représente bien cette double destinée de la bicyclette qui, en plus d'assurer la

²⁸⁶ Willard surnomme sa bicyclette Gladys, ce qui tend à humaniser la machine, à la faire apparaître comme une amie plus qu'un outil de locomotion.

mobilité des femmes dans l'espace, de leur offrir la possibilité de se mettre en mouvement et de bouger, constitue également un vecteur de transformations sociales. Si l'éducation se présente, au tournant des XIX^e et XX^e siècles, comme l'une des pierres angulaires de la réflexion sur l'émancipation féminine, il en va de même de l'adoption de pratiques sportives. Celles-ci participent du débat dans la mesure où elles apparaissent essentielles à la formation de l'individu moderne, qui doit développer son esprit autant que son corps. Lorsque Willard décide de faire entrer le vélo dans son quotidien, c'est non seulement pour échapper à une existence sédentaire et pour répondre à l'appel de la nature, mais plus encore, afin de donner l'exemple, de montrer à ses consœurs qu'il est possible pour une femme de faire de la bicyclette. Bref, elle les incite à prendre la route à sa suite : « *Beside, there was a special value to women in the conquest of the bicycle by a woman in her fifty-third year, and one who had so many comrades in the white-ribbon army that her action would be widely influential* » (*WWW*, 73). C'est également le message que lancent les cinq photographies de l'ouvrage²⁸⁷. Ces images, qui mettent toutes en scène Willard, se veulent le témoignage de son apprentissage et permettent aux lecteurs de suivre les progrès effectués par l'auteure. La première rend compte des débuts difficiles de l'apprentie-cycliste, Willard se tenant péniblement en équilibre sur un vélo grâce à l'aide de trois hommes. Les trois photographies suivantes la présentent cette fois en compagnie de femmes, professeures ou amies, qui la guident dans son apprentissage. Sur ces images, elle bénéficie toujours d'une aide extérieure afin de contrôler sa monture. Enfin, la dernière photo (**fig. 65**) la montre pédalant seule, s'avancant en direction du spectateur : « *And the book's final photograph, signaling her success and self-sufficiency, shows her riding off triumphantly alone*²⁸⁸ ». C'est par cette image victorieuse que s'achève l'ouvrage, symbole d'une marche vers l'avant qui ne saurait être freinée. À la « question de la femme », de sa place en société, la bicyclette apporte une réponse qui déplaît aux esprits conservateurs : elle permet aux femmes d'élargir leurs horizons (« *help women to a wider world*²⁸⁹ »), tout comme de voir autrement les frontières qui les entourent.

²⁸⁷ Voir Frances E. Willard, *op. cit.*, p. 20, 36, 44, 56 et 71.

²⁸⁸ Julie Wosk, *Women and the Machine, op. cit.*, p. 114.

²⁸⁹ *Ibid.*, p. 72.

Bien que la question du regard ne soit que partiellement abordée par Willard, il m'apparaît important de la souligner, celle-ci occupant une place importante dans la réflexion sur la modernité. Cette période historique est en effet marquée par une importante restructuration de la vision et par l'avènement d'un nouveau type d'observateur²⁹⁰, tous deux induits par les divers phénomènes qui constituent la modernisation :

Au cours du XIX^e siècle, il [l'observateur] doit de plus en plus exercer ses facultés dans un paysage urbain éclaté qui lui est devenu étranger, s'adapter aux dislocations perceptives et temporelles introduites par le chemin de fer, la télégraphie, la production industrielle, ainsi qu'à des flux d'informations typographiques et visuelles²⁹¹.

Les moyens de transport mécanisés contribuent doublement à cette dislocation et à cet éclatement décrits par Jonathan Crary, en affectant tant le passant, qui observe le passage du véhicule, que le passager, qui fait directement l'expérience du mouvement. Pour le premier, « l'intensification du trafic urbain requiert une vigilance quasi instinctive²⁹² » de sa part, celui-ci devant être attentif tant au va-et-vient des véhicules qu'aux affiches qui se démultiplient sur les murs, aux vitrines colorées des grands magasins ou aux enseignes lumineuses, bref, à toutes ces « expériences optiques nouvelles qui tout à la fois exacerbent et épuisent le regard²⁹³ ». Ce phénomène avait déjà été soulevé par les contemporains, tel le philosophe allemand Georg Simmel qui « évoque à juste titre cette hypertrophie de l'œil, caractéristique de l'existence moderne : un œil constamment sollicité par son environnement physique²⁹⁴ ». La ville a ceci de particulier qu'elle produit de nouvelles conditions de perception²⁹⁵, en offrant par exemple aux citadins la possibilité de faire usage de moyens de transport modernes. Le défilement rapide des images sous leurs yeux menace de provoquer chez eux un « effondrement de perspective, une angoisse²⁹⁶ », en cela qu'ils se révèlent incapables de

²⁹⁰ Voir Jonathan Crary, « La modernité et la question de l'observateur », *L'art de l'observateur. Vision et modernité au XIX^e siècle*, traduit de l'anglais par Frédéric Maurin, Nîmes, Jacqueline Chambon, 1994 [1990], p. 31.

²⁹¹ *Ibid.*, p. 33.

²⁹² Philippe Simay, « La ville des sens », dans Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, suivi de *Sociologie des sens*, traduction de Frédéric Joly, Paris, Payot et Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2013, p. 13.

²⁹³ *Ibid.*, p. 13-14.

²⁹⁴ *Ibid.*, p. 28.

²⁹⁵ Voir *ibid.*, p. 23.

²⁹⁶ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 234.

capter en totalité ce qui s'offre à leur vue²⁹⁷. Dans une telle situation, l'observateur perd non seulement ses repères spatio-temporels, les paysages ne pouvant plus être distingués les uns des autres²⁹⁸, mais également son emprise sur le réel, ce qui s'accompagne d'une certaine incertitude, comme celle formulée au milieu du XIX^e siècle par les premiers usagers du train. Confrontés à la prodigieuse vélocité du cheval de fer, ceux-ci réalisent qu'il leur faudrait, « [p]our percevoir correctement les paysages qui défilent à vive allure, pour en capter les éléments fugitifs, [...] disposer d'une acuité quasi photographique[,] [d']une perception instantanée²⁹⁹ ». Il est peu surprenant, considérant le choc visuel qui touche le spectateur, que cette situation ait eu des répercussions culturelles. À la même époque, les codes et les modes de la représentation visuelle³⁰⁰ connaissent des changements profonds en raison de cette « déficience du regard³⁰¹ » notée par le critique d'art John Ruskin :

[O]ne of the consequences of the railway revolution of the nineteenth century was the view that travelling had effected a loss of vision. John Ruskin, for example, argued against railway journeys because the passenger could not see the space he or she was travelling through. Speed made it impossible, thought Ruskin, to observe properly the landscape as it rushed by, and his greatest fear was the loss of sight that speed could produce³⁰².

Déstabilisant, voire traumatisant, le voyage en train constitue une expérience qui affecte le passager autant physiquement que psychologiquement, celui-ci devant ajuster le cadre de sa perception visuelle, phénomène que la critique Julie Wosk appelle « *breaking frame* » : « *[T]he experience of breaking frame occurs when the basic frameworks of understanding used to make sense out of events no longer apply³⁰³* ». Chaque nouvel outil de locomotion nécessite ainsi une part d'adaptation. Les usagers doivent reconsidérer la manière dont ils

²⁹⁷ Voir Clément Chéroux, « Vues du train : Vision et mobilité au XIX^e siècle », *Études photographiques*, n° 1, novembre 1996, p. 2. En ligne : <http://etudesphotographiques.revues.org/101>, page consultée le 12 juin 2018.

²⁹⁸ « En train tout va trop vite, tout passe, "tout devient raie", écrit magnifiquement Victor Hugo. Le paysage qui défile, lorsqu'il ne disparaît pas dans les tunnels ou les tranchées, se résume alors souvent à deux larges bandes colorées azur et brune : le ciel et la terre. » Clément Chéroux, *loc. cit.*, p. 2.

²⁹⁹ *Ibid.*, p. 3.

³⁰⁰ Voir Jonathan Crary, *op. cit.*, p. 22.

³⁰¹ Clément Chéroux, *loc. cit.*, p. 2.

³⁰² Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », *op. cit.*, p. 31.

³⁰³ Julie Wosk, *Breaking Frame. Technology and the Visual Arts in the Nineteenth Century*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1992, p. 3.

voient le monde et redéfinir leur statut d'observateur. Dans *A Wheel Within a Wheel*, Frances E. Willard note la manière dont la bicyclette sollicite l'œil :

Another thing I found is that we carry in the mind a picture of the road ; and if it is humpy by reason of pebbles, even if we steer clear of them, we can by no means skim along as happily as when its smoothness facilitates the pleasing impression on the retina ; indeed, the whole science and practice of the bicycle is « in your eye » and in your will ; the rest is mere manipulation (WWW, 23).

Le cyclisme est avant tout une pratique du regard selon elle, en cela que le plaisir qu'il procure réside essentiellement en l'impression laissée sur la rétine de l'utilisateur et non sur son corps, pourtant mis à l'épreuve par l'effort demandé. En cela, elle s'oppose à tout un discours véhiculé par les romans et les affiches, ceux-ci ayant, au contraire, abondamment insisté sur l'aspect corporel (et par extension vestimentaire et sexuel) du vélo. Pour Willard, tout réside dans la rapidité de l'œil (« *quickness of the eye* », WWW, 62), c'est à lui d'assurer l'équilibre du cycliste, de le prémunir contre les accidents, de le mettre en garde contre les obstacles de la route. Willard ne semble pas craindre cette insuffisance du regard que redoutaient tant les usagers du train. Pour elle, mais aussi pour Ward et Erskine, la solution à ce problème est simple : si le corps peut s'exercer, se perfectionner, s'améliorer, il en va de même de l'œil : « *The bicycle is sensitive, and yields to almost unconscious directions ; but if the eye is not trained to judge distances, steering will be difficult at first* » (CSB, 32). Somme toute, la réflexion que proposent les trois auteures au sujet de la vision est mince, mais elle permet de voir que, malgré le temps écoulé depuis l'apparition du train, la question du regard demeure. Rien de plus naturel, considérant que la période au cours de laquelle émerge les moyens de transport mécanisés se caractérise par son oculocentrisme : « *Modernity is regarded as having a spectacular logic not purely because of the proliferation and reproduction of images, [...] but because its visual field inaugurated a new ontology of observing and [...] of appearing*³⁰⁴ ». Les outils de locomotion modernes, puisqu'ils influencent tant la manière dont leurs usagers voient le monde que la façon dont ils sont perçus par leurs contemporains, participent de ces transformations ontologiques. L'imaginaire des *fugitives*, en cela qu'il

³⁰⁴ Liz Conor, *op. cit.*, p. 22.

apparaît au sein d'une société spectaculaire, est marqué par cette hégémonie de la vision³⁰⁵. Les récits d'automobilistes et d'aviatrices en témoignent cependant de manière plus patente, comme le montrent les sections subséquentes.

Conclusion

The machine in the garden

En 1964, le critique Leo Marx fait paraître un ouvrage intitulé *The Machine in the Garden. Technology and the Pastoral Ideal in America*, dans lequel il s'intéresse à un motif récurrent de la littérature américaine, soit celui de la « machine dans le jardin ». Ce dispositif littéraire, très répandu chez les auteurs du XIX^e siècle, est défini par le critique de la façon suivante : « *It is a variation upon the contrast between two worlds, one identified with rural peace and simplicity, the other with urban power and sophistication, which has been used by writers working in the pastoral mode since the time of Virgil*³⁰⁶ ». Il explique ainsi comment les moyens de transport, en tant que symboles de progrès et d'urbanité, apparaissent dans plusieurs œuvres comme une force perturbatrice³⁰⁷, une source d'inquiétude et d'aliénation dès lors qu'ils pénètrent l'univers rural, qu'ils menacent de transformer à jamais. Les œuvres analysées dans le présent chapitre confèrent elles aussi à la bicyclette ce rôle, en cela que son arrivée constitue toujours un tournant : le vélo libère dans le récit un ensemble de thèmes (machine, vitesse) et de phénomènes (accélération du rythme de la vie, culture de masse) associés à l'imaginaire de la modernité, mais surtout, il marque l'entrée en scène de la *fugitive*, qui fait toujours une forte impression sur son entourage. Il y a dans sa seule présence quelque chose d'à la fois dérangeant et fascinant. Impossible d'en détacher les yeux, tant elle jure avec le décor. Face à des espaces bucoliques, l'on s'attend à retrouver des filles-fleurs et des nymphes des bois, non pas des *New Women* juchées sur des bicyclettes. De la nature, la

³⁰⁵ Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 22.

³⁰⁶ Voir Leo Marx, *The Machine in the Garden. Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford, Oxford University Press, 2000 [1964], p. 19.

³⁰⁷ Voir *ibid.*, p. 27.

« petite reine » fait son royaume, ce qui contribue à brouiller les frontières entre les espaces urbain et rural³⁰⁸. Quand la technologie n'est plus confinée à l'intérieur des limites de la ville, elle constitue une menace pour l'idéal pastoral, comme le souligne Leo Marx : « *Most important is the sense of the machine as a sudden, shocking intruder upon a fantasy of idyllic satisfaction. It invariably is associated with crude, masculine aggressiveness in contrast with the tender, feminine, and submissive attitude traditionally attached to the landscape*³⁰⁹ ». Dans ce passage, la machine, symbole de progrès et de violence, est associée au masculin, ce qui signifie que la femme, mise en relation avec le paysage comme chez Proust, est écartée de ce qui est proprement moderne. La mise en relation de la femme et de la bicyclette est donc paradoxale, les deux appartenant à des univers que tout oppose. Or, dans les œuvres consacrées aux *fugitives*, cette rencontre entre le féminin et la machine est présentée sur le mode de la « négociation » plutôt que de la « collision », les auteurs s'employant à créer des récits dans lesquels progrès et tradition cohabitent de manière harmonieuse. Et c'est en la figure de la cycliste qu'il trouve un terrain d'entente. Les représentations qui lui sont consacrées, textuelles ou visuelles, la montrent certes comme une « femme moderne », puisqu'elles font d'elle une figure mobile, athlétique et indépendante, mais elles empruntent également à l'imaginaire traditionnel de la féminité, une manière pour elles de diffuser les craintes qui l'entourent, de s'opposer au stéréotype de la cycliste virilisée, à la menace du « troisième sexe ». Systématiquement, la *velocewoman* est présentée comme étant séduisante et désirable, le mouvement de son corps faisant son charme. La cycliste est ainsi, bel et bien, une figure de transition³¹⁰, en cela qu'elle permet de faire le pont avec un monde à venir qui sera marqué par un puissant véhicule à moteur :

*Poised on the cusp of modernity, the bicycle allows us to conceptualize a unique window in time – before the invention of motorcars and airplanes – when an efficient, individualist, and modern means of transportation accelerated social relations, while respecting the social « speed limit » and thus ensuring an essential link to the past was retained*³¹¹.

³⁰⁸ Voir Leo Marx, *op. cit.*, p. 32.

³⁰⁹ *Ibid.*, p. 29.

³¹⁰ Voir Whitney Chadwick et Tirza True Latimer, « Becoming modern », *op. cit.*, p. 3.

³¹¹ Una Brogan, *op. cit.*, p. 117.

La formidable notoriété de la bicyclette semblait la destiner à la gloire éternelle ; mais c'est alors que vient l'automobile et ses formes Art déco, rutilante machine qui détrône la « petite reine » dans les années 1920 et se substitue, dans les rêves des contemporains, à ce Pégase aux ailes d'acier.

Troisième partie

Les folles années de l'automobiliste

Imaginons la scène. Une fraîche matinée au Bois, à l'heure où dort encore le demi-monde. Quelques grelots de bicyclettes retentissent, se mêlent aux chants des oiseaux et au bruissement des feuilles et des fleurs, ballotées par le vent. Et puis, « flottant sur ce tableau de printemps, un souffle délicat de pétrole carburé¹ ». On reconnaît là l'odeur de l'automobile, qui file à toute allure dans les allées en ne laissant, en guise d'adieu, qu'un nuage de poussière et de gazole. Désagréable odeur que celle de l'essence, et pourtant, c'est celle dont rêve, en 1897, G. Davin de Champclos dans le journal comique *L'Auto-vélo*. Lasse de respirer le musc, le chypre et « autres fadeurs indifférentes² » que répandent les cocottes dans leurs boudoirs, il s'enthousiasme de l'apparition des chauffeuses, de ces femmes « parfumées au pétrole³ » qu'il définit en ces termes : « Qu'est-ce que la chauffeuse [?] Une petite femme grimpée sur une manière de fourneau qui fait beaucoup de potin et qui répand sur son passage de paradisiaques, mais abominables odeurs⁴ ». Après les cyclistes, c'est au tour des automobilistes de faire l'objet de la curiosité publique, leur parfum singulier ne les aidant pas à passer inaperçues. Avec leur allure de garçonne, assises au volant de voitures rutilantes, elles font tourner les têtes et apparaissent, auprès d'écrivains et d'artistes déjà ennuyés par la bicyclette, devenue « simple accessoire du quotidien⁵ », comme une muse nouvelle, digne d'inspirer une multitude de représentations. C'est la fin du règne de la « petite reine » devant céder son royaume, composé de petites routes comme de grands boulevards, à un véhicule à moteur. Mais ce dernier, avant de réclamer son trône, devra faire face à des résistances, il lui faudra « passer – comme jadis la bicyclette – par toutes les étapes du martyr, disons si vous le voulez de la

¹ G. Davin de Champclos, « Chauffeuse », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 7, 27 juin 1897, p. 2. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405696g/f2.image>, consulté le 9 janvier 2015.

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

⁵ Sami Sjöberg, « 1903. Le vélo », traduit de l'anglais par Nadja Cohen et Anne Reverseau, dans Nadja Cohen et Anne Reverseau (dir.), *Petit musée d'histoire littéraire : 1900-1950*, Les Impressions nouvelles, 2015, p. 28.

persécution⁶ ». Mais il peut profiter du concours du milieu culturel pour se forger une réputation favorable.

Dès ses premières apparitions dans les rues, alors qu'elle n'est encore qu'un prototype à la forme disgracieuse, avec ses allures de « fourneau » pour reprendre l'expression de Champclos, l'automobile se retrouve immédiatement sur le terrain occupé par une redoutable adversaire, la bicyclette, dont l'étoile se meurt toutefois. Vibrant témoignage de ce phénomène, de nombreuses affiches mettent en scène la concurrence entre cyclistes et automobilistes. Georges Gaudy, dans ses publicités créées en 1898 pour les industries Louvain (**fig. 66**) et Legia (**fig. 67**), fait adopter aux *velocewomen* une attitude contemplative, celles-ci ayant freiné leur élan pour admirer leur « rivale abhorrée et désirée à la fois : l'automobile⁷ ». Dans d'autres cas, vélocipédistes et chauffeurs roulent côte à côte, poussés par le même désir d'aller de l'avant, comme dans la publicité pour Cottereau (**fig. 68**) où une compétition amicale oppose la femme à vélo et celle qui est installée dans une voiture, les deux se lançant un sourire complice.

Déjà à ses débuts, l'automobile profite d'une notoriété suffisante pour justifier l'élaboration d'ouvrages à son sujet. John Grand-Carteret, dès 1898, propose de retracer son histoire, aussi brève soit-elle, signe qu'il s'agit d'un objet digne d'intérêt, voué à un extraordinaire destin : « Automobile !/ Un mot qui existe à peine ; une chose qui, sous un vocable moins spécial, déjà fit grand bruit⁸ ». Dans *La voiture de demain. Histoire de l'automobile*, l'historien et journaliste célèbre les vertus de la locomotion artificielle, déclare que le pétrole est « le roi du jour⁹ » et s'emploie à montrer la place qu'occupe l'automobile dans l'imaginaire : « Comme toute invention nouvelle, elle eut donc, dès l'origine, sa littérature, ses chansonniers, son imagerie¹⁰ ». Elle fait les frais des caricaturistes¹¹, éveille l'intérêt des romanciers, poètes et dramaturges, pique la curiosité des peintres¹². Au fil du

⁶ John Grand-Carteret, *La voiture de demain. Histoire de l'automobile*, avec 250 figures, Paris, Librairie Charpentier et Fasquelle, 1898, p. 405. En ligne : <https://archive.org/stream/lavoiturededema00grangoog#page/n457/mode/2up>, consulté le 21 mars 2016.

⁷ Catherine Bertho Lavenir, « L'échappée belle », *loc. cit.*, p. 116.

⁸ John Grand-Carteret, *La voiture de demain, op. cit.*, p. 1.

⁹ *Ibid.*, p. 225.

¹⁰ *Ibid.*, p. 145-146.

¹¹ Voir *ibid.*, p. 293.

¹² Voir *ibid.*, p. 305-309.

temps, le nombre de représentations à son endroit ne cesse de croître, au point où, selon John Grand-Carteret, l'on pourrait constituer un véritable musée de l'automobilisme avec « toutes les productions littéraires et artistiques, tous les bibelots, tous les objets qui, de près ou de loin, se sont inspirés de la nouvelle forme de locomotion¹³ ». Et dans ce musée, les femmes automobilistes occupent bien entendu une place à part.

En France, l'histoire de l'automobile débute dans une bouffée de fumée : en 1873, Amédée Bollée lance un premier modèle de véhicule à vapeur et choisit, pour le commercialiser, un nom lourd de sens, l'« Obéissante¹⁴ ». D'autres l'imiteront, que l'on pense à « la Quadrillette de Peugeot, la Jamais Contente, [...] la Mercedes et bien d'autres, des glorieuses Royale aux plus modestes Rosalie, Dyna, Coccinelle, etc. jusqu'à la célèbre Déesse de Citroën¹⁵ ». Associant de façon symbolique la femme à l'automobile, dans la mesure où « [l]es qualités socialement établies des femmes sont ici prêtées à une voiture pour évoquer ces dynamiques¹⁶ », ces noms démontrent que ce véhicule est, d'abord et avant tout, un produit destiné aux hommes, pensé et conçu pour eux : « C'est donc sur les hommes, principalement, que l'automobile a influé, d'autant que le sexe fort s'adonne plus particulièrement à ce genre de sport, et qu'il est seul [...] à prendre part aux grandes courses officielles de vitesse¹⁷ ». Dans la culture automobile, la femme est omniprésente tout en étant marginalisée : rarement conductrice, elle peuple l'univers publicitaire et orne même le devant des voitures à titre de figure allégorique, comme jadis les sirènes décorant la proue des navires¹⁸. L'une des plus célèbres « mascottes de radiateurs¹⁹ » est celle conçue par la firme Rolls-Royce en 1911 : surnommée « *Spirit of Ectasy* » (**fig. 69**), elle prend la forme d'une femme vêtue d'une longue robe vaporeuse. De façon à simuler l'effet du vent sur les vêtements, la robe épouse sensuellement ses formes, semble se fondre avec son corps à demi-incliné. Ses bras allongés vers l'arrière et le gonflement du tissu sont une manière d'évoquer des ailes, symbole de vitesse, marque de commerce du constructeur automobile. Réduite à une

¹³ John Grand-Carteret, *La voiture de demain*, op. cit., p. 305.

¹⁴ Gilles Néret et Hervé Poulain, 1989, p. 7.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 63.

¹⁷ John Grand-Carteret, *La voiture de demain*, op. cit., p. 325.

¹⁸ Voir Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 14.

¹⁹ *Ibid.*, p. 12.

simple effigie, la femme doit se contenter du second rôle. Jusqu'à aujourd'hui, telle est d'ailleurs restée la norme²⁰, les promoteurs automobiles poursuivant sur la lancée des tout premiers constructeurs de la fin du XIX^e siècle : « *[C]ar makers had begun to forge a concept of rough-hewn, muscle-bound masculinity central to the industry's developing self-image*²¹ ». Prendre le volant, pour la femme, c'est s'approprier un rôle qui est non seulement considéré comme impropre à son sexe – le siège passager est sa place désignée²² –, mais plus encore, qui a été considéré comme étant constitutif de l'identité masculine²³. Cet aspect se révèle d'une importance capitale dans le contexte des Années folles, puisqu'au lendemain de la Première Guerre mondiale, qui a profondément ébranlé les catégories de la différence sexuelle, il apparaît nécessaire pour les sociétés européennes de reconstruire une masculinité en crise²⁴. Le rôle, le corps et l'identité des femmes constituent un champ de bataille à cet égard, mais c'est aussi le cas des sports mécaniques : « *But the auto was born in a masculine manger, and when women sought to claim its power, they invaded a male domain. As women stepped up to take the wheel, they had to overcome their own lack of confidence and combat both subtle and overt resistance*²⁵ ». Contrôler une machine apparaît en effet comme une manière pour les hommes de prouver leur valeur, puisque cette action permet de faire la démonstration de diverses aptitudes (coordination), de qualités (sang-froid, courage) et de compétences mécaniques qui sont synonymes de virilité et d'héroïsme. Dès son apparition, l'automobile devient la propriété et le privilège des hommes qui s'empressent d'en définir les usages et d'en réclamer le pouvoir²⁶. Déconnectée, voire aliénée par rapport à la technologie, la femme doit sans cesse prouver sa capacité à conduire l'automobile, « objet de séparation, de conflit,

²⁰ Voir Françoise Blum, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIX^e et XX^e siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, vol. 3, n° 11, 2004, p. 61. En ligne : <http://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-3-page-55.htm>, consulté le 13 décembre 2014.

²¹ Virginia Scharff, *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*, New York et Toronto, The Free Press, 1999 [1991], p. 10.

²² Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 45.

²³ Voir Georgine Clarsen, *Eat My Dust. Early Women Motorists*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2008, p. 3.

²⁴ Voir Mary Louise Roberts, « This Civilization No Longer Has Sexes : *La Garçonne* and Cultural Crisis in France After World War I », *Gender and History*, vol. 4, n° 1, printemps 1992, p. 63.

²⁵ Virginia Scharff, *op. cit.* 13.

²⁶ Voir Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 2.

presque de ségrégation²⁷ ». Nombre de journaux et de magazines s'interrogent à ce sujet. Dans la publication du 1^{er} février 1901 de la revue *Femina*, Georges Prade signe un article au titre révélateur : « Une femme peut-elle conduire une automobile ? » Pour le journaliste sportif, il est bien normal que la « femme moderne²⁸ », animée d'un désir de liberté et d'indépendance, se soit éprise de l'automobile, grâce à laquelle « on peut goûter dans sa plénitude l'illusion de se croire seul et seul maître, maître de l'espace et du pays qu'on traverse sans s'y arrêter²⁹ ». Or, ce qui permet ainsi aux femmes de prendre la route à leur tour, c'est la création d'une « race spéciale de véhicules à la fois simples, coquets, élégants, faciles à diriger, allant à une vitesse moyenne³⁰ ». Ainsi, si l'auteur concède aux femmes le droit de rouler en voiture, il ne le fait pas sans reconduire les préjugés qui persistent à leur égard : les véhicules doivent être adaptés à leur délicate condition, de façon à ce que même « la femme la plus nerveuse et douée de la plus charmante maladresse [puisse] apprendre à les conduire sans peur et sans danger³¹ » et doivent être, en plus, suffisamment sécuritaires pour permettre aux mères d'être accompagnées de leurs enfants. En ce sens, lorsque les femmes ne sont pas tout simplement écartées de la route pour laisser place à leurs confrères masculins, c'est leur rapport au véhicule qui est déprécié. Considérée comme une pâle imitation de celle des hommes³², leur relation à l'automobile est soustraite des valeurs de force, de combativité, d'audace³³, du sens de l'aventure et de l'esprit de compétition qui animent les conducteurs masculins³⁴.

Malgré les embûches, les chauffeuses s'approprient cet outil de locomotion et développent avec ce dernier une relation qui leur est propre, comme en témoignent les œuvres littéraires et picturales retenues pour l'analyse. Leur rapport à l'automobile, s'il mobilise plusieurs des enjeux ayant touché les cyclistes, est également spécifique en certains points, ce

²⁷ France Renucci, « *Autos-femmes* : union imposée, rupture impensable », *Cahiers de médiologie*, n° 12, 2001, p. 228. En ligne : www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-2001-2-page-227.htm, consulté le 3 septembre 2015.

²⁸ Georges Prade, « Une femme peut-elle conduire une automobile ? », *Femina*, n° 1, 1^{er} février 1901, p. VII.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² Voir Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 2.

³³ Voir Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 30.

³⁴ Nombreux sont les auteurs, particulièrement d'ouvrages théoriques, à véhiculer ce type de préjugés à l'endroit des femmes : « Les voitures de cette époque-là – qui n'est pas loin, mais les inventions se sont succédé rapidement – étaient plus faciles à conduire pour une femme, à cause de leurs dimensions restreintes et de leur manque de vitesse. » Émile André, *op. cit.*, 270.

qui vient enrichir l’imaginaire de la *fugitive*. L’univers de la chauffeuse est rythmé par trois grands thèmes, soit la machine, puisque la femme semble entretenir avec son véhicule une relation quasi fusionnelle, l’argent, l’automobile étant, à ses débuts, un accessoire mondain, un marqueur de richesse pour la classe bourgeoise³⁵, et enfin, la vitesse, encore plus prodigieuse que celle insufflée par la bicyclette, et qui constitue d’ailleurs le nœud de la réflexion sur l’automobiliste. Voilà en somme les axes qui sont travaillés dans la présente section, dans lequel nous retrouvons également des idées précédemment évoquées. Après tout, l’automobiliste est née une décennie seulement après sa grande sœur, la cycliste. C’est pendant les Années folles que la figure de l’automobiliste, deuxième *fugitive* de mon étude, apparaît aux yeux de ses contemporains comme un véritable fait de sociétés en profondes mutations : même si les femmes restent alors minoritaires sur les routes³⁶, prendre le volant n’est plus l’apanage de quelques excentriques. Des voix s’élèvent pour revendiquer le droit à la route et des ouvrages proposent des conseils à l’intention des chauffeuses, signe des mentalités qui changent : « La conduite de l’automobile est un sport tout aussi bien accessible à la femme qu’à l’homme. Lisez les conseils donnés par une célèbre chauffeuse anglaise, Miss Dorothy Lewitt³⁷ ». Et dès lors que les femmes s’installent derrière le volant, une nouvelle ère commence³⁸.

³⁵ Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 55.

³⁶ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 117.

³⁷ « L’automobile », *Pour bien faire du sport, op. cit.*, p. 175.

³⁸ Voir Deborah Clarke, *op. cit.*, p. 10.

Chapitre 9

Un rêve de jeune fille

Dès 1910, avant l'époque des robes taille basse, des coupes « garçonnes » et des dancings, plus personne, sur son passage, ne pousse des « oh ! » et des « ah ! ». Familière est sa silhouette, ordinaire est son utilisation. Dans les rêves des jeunes filles, il a cédé sa place à un autre prétendant. Le vélo doit concéder la victoire, c'est l'automobile, dorénavant, qui est en vogue ; aux États-Unis, même la littérature populaire se met de la partie pour séduire les consommateurs potentiels. Des éditeurs commandent à leurs auteurs des séries pour la jeunesse centrée sur l'automobile, dont certaines sont exclusivement destinées aux jeunes filles :

As early as 1910 mass-market publishers had begun to capitalize on the interest in the exotic new toys of the technological age by offering girls stories involving adventures with airplanes, motorboats, and, above all, automobiles. In 1910, The Automobile Girls (Altemus Co.) and The Motor Girls (Stratemeyer Syndicate/Cupples and Leon) were both created around the exploits of a group of teenage girls who tour the countryside in their own automobiles. A year later Hurst Publishing Company offered two sets of traveling teens, The Motor Maids and The Girl Aviators³⁹.

En l'automobile, les maisons d'édition découvrent un objet susceptible de piquer la curiosité des lecteurs, cette machine née avec le changement de siècle faisant déjà l'objet de la fascination publique. S'il est permis à tous les individus d'en rêver, c'est surtout en tant que jouet des classes fortunées qu'elle se manifeste à ses débuts, phénomène que récupèrent les récits pour la jeunesse. Issues de familles aisées⁴⁰, les adolescentes autour desquelles s'articulent les séries évoquées plus haut mènent des existences paisibles et casanières,

³⁹ Nancy Tillman Romalov, « Mobile and Modern Heroines : Early Twentieth-Century Girls' Automobile Series », dans Sherrie A. Inness (dir.), *Nancy Drew and Company. Culture, Gender and Girls' Series*, Bowling Green, Bowling Green State University Popular Press, 1997, p. 75.

⁴⁰ La présence d'une jeune fille au volant de sa propre automobile constitue, par ailleurs, un marqueur évident de la classe sociale à laquelle elle appartient. Voir *ibid.*, p. 83. Il importe également de souligner l'importance du rôle joué par le statut social des héroïnes, car c'est lui qui leur donne accès à l'automobile et, par conséquent, au vecteur susceptible de transformer leur existence, la vitesse. En tant que bien de consommation, l'automobile n'est pas d'emblée accessible à tous : elle se retrouve plus rapidement entre les mains des plus fortunés de la société, qui habitent de surcroît en ville, là où les routes sont plus adaptées à leur pratique.

jusqu'au moment où leur est offerte une automobile. Par le biais de cet outil de locomotion, ce sont l'aventure, l'imprévu, voire le danger qui s'immiscent dans leur vie. Dès lors, elles se découvrent une autonomie nouvelle, une force et un courage inespérés et développent des aptitudes et des compétences qui leur étaient inconnues. Sujets d'une profonde transformation identitaire, à un âge où elles s'apprêtent à devenir femmes, ces figures ont souvent transformé leur destin par l'usage de l'automobile. Car on ne naît pas une femme moderne, on le devient : « *These independent young women of the series introduce the hinterland of the spectacle of new womanhood*⁴¹ ». Afin de comprendre l'impact de l'automobile sur cette jeunesse américaine, j'ai recours aux séries suivantes : *The Automobile Girls* de Laura Dent Crane, *The Motor Girls* de Margaret Penrose, *The Motor Maids* de Katherine Stokes et *Nancy Drew Mystery Stories* de Carolyn Keene⁴². Le premier ouvrage de chaque série suffit à la démonstration. Chargée d'introduire le thème de l'automobilisme auprès du lecteur, l'œuvre inaugurale propose une réflexion plus approfondie sur la question de la locomotion individuelle. De plus, elle met en scène le premier contact entre la femme et l'automobile, l'incipit étant systématiquement consacré à l'acquisition d'un véhicule par l'héroïne du récit, ce qui permet de découvrir les espoirs, les appréhensions et les sentiments que suscite cet outil de locomotion.

Révélateurs des aspirations des « pétroleuses⁴³ », ces textes rendent compte de la manière dont la littérature populaire a contribué de manière significative à la construction de l'image de la *fugitive*, comme c'était le cas pour celle de la « femme moderne », phénomène qui a été partiellement étudié par Thomas Bauer. Pour ce critique, qui s'intéresse plus spécifiquement à la littérature française des Années folles, la figure de la sportive est non seulement plus présente dans les œuvres paralittéraires, mais elle y possède également une autre signification que dans les textes issus des mouvements d'avant-gardes⁴⁴. Ainsi, bien que les œuvres populaires soient souvent dénigrées pour leur manque d'originalité, puisqu'elles s'articulent autour de personnages souvent stéréotypés, de thèmes et de motifs qui se répètent d'un texte à

⁴¹ Nancy Tillman Romalov, *op. cit.*, p. 81.

⁴² Il s'agit d'un pseudonyme, la série ayant été reprise par de nombreux auteurs au fil des ans.

⁴³ Yves Guédon, « L'automobile. Les étapes de la locomotion automobile », dans Maurice Leudet (dir.), *L'Almanach des Sports*, Paris, Paul Ollendorf, 1899, p. 108. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5550653s/f76.image.langFR>, consulté le 4 avril 2018.

⁴⁴ Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 51.

l'autre afin de créer un sentiment de familiarité chez le lecteur⁴⁵, elles peuvent présenter une vision de la jeune fille différant de la norme. Afin de susciter l'intérêt d'un lectorat spécifiquement féminin, les auteurs ont misé sur des « héroïnes sportives au caractère bien trempé⁴⁶ » plutôt que sur des jeunes filles bien élevées. Ainsi ces textes, « loin d'être représentatifs des discours de l'époque, [...] participent incontestablement à l'évolution des mentalités⁴⁷ » auprès d'une nouvelle génération de lectrices. À travers l'étude de ces récits se trace l'histoire des « femmes modernes », même si elles n'existent encore que sous la forme d'êtres de papier.

9.1 Des chauffeuses en série

Les quatre œuvres étudiées constituent une forme de littérature sérielle. Il est donc peu étonnant d'y retrouver, de l'un à l'autre, des thèmes et des intrigues similaires. On remarque ainsi que le récit est souvent centré autour d'un mystère ou d'un crime que l'héroïne-chauffeuse doit résoudre en compagnie de ses ami.es et avec l'aide, précieuse et indispensable, de son automobile. La jeune fille s'improvise détective, ce qui signifie qu'elle doit, parallèlement à sa propre quête identitaire, mener une enquête sur un crime ayant été commis. Dans *The Secret of the Old Clock* (1930) de Carolyn Keene, *The Motor Girls or A Mystery on the Road* (1910) de Margaret Penrose, *The Motor Maids School Days* (1911) de Katherine Stokes et *The Automobile Girls at Newport or Watching the Summer Parade* (1910) de Laura Dent Crane, c'est un vol auquel sont confrontées les jeunes chauffeuses. Dès l'instant où les héroïnes respectives de chaque récit, soit Nancy Drew, Cora Kimball, Billie Campbell et Ruth Stuart, décident de prendre en charge l'enquête, elles y font participer leur automobile, qui les assiste à chaque étape de leur investigation. Le véhicule motorisé contribue à la recherche d'indices, elle facilite la rencontre de différents témoins et permet également à l'enquêteur en herbe, sans avoir à demander l'aide de quiconque ni à s'exposer aux caprices et aux retards du

⁴⁵ Daniel Couégnas, *Introduction à la paralittérature*, Paris, Seuil, 1992, p. 67.

⁴⁶ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 47.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 201.

transport public⁴⁸, de se déplacer au gré de ses intuitions et de se rendre là où la conduit le fil rouge de son enquête. Comblant les envies, répondant aux changements spontanés de destination, s'adaptant à l'impulsivité de son conducteur, là se situe précisément l'avantage de l'automobile. Enfin, le véhicule de l'héroïne permet de prendre en chasse le coupable. C'est à ce moment que la femme comme son bolide font leurs preuves : mademoiselle doit prouver qu'elle peut maîtriser sa machine dans des conditions difficiles, alors que le véhicule doit montrer toute la force de son moteur. Au cœur des scènes de poursuite se retrouve, sans surprise, le thème de la vitesse, comme en témoigne ce passage :

Nancy was sorry for him, but she felt a thrill of excitement as she proceeded up the street, the police car following close behind./ Beyond the town, Nancy chose the road which she felt certain the thieves had used. The two cars sped up along until Nancy unexpectedly came to a fork⁴⁹.

Ces extraits rendent compte, à la fois, des capacités mécaniques de la femme et de sa maîtrise psychologique de la situation (elle est enthousiasmée et non effrayée), qualités qui sont fréquemment réitérées dans les quatre récits étudiés : « *A young girl, sitting on the front seat, was running the car as easily and steadily as an experienced chauffeur. Making a graceful curve, she turned into the driveway which led to the school grounds⁵⁰* ». À travers cette insistance, on devine une volonté de la part des auteures de s'opposer au préjugé voulant qu'une femme soit inapte à conduire une voiture : « *In their actions and words early women motorists claimed a degree of worldliness as technological actors, challenging notions of female technological ineptitude and automotive naïveté⁵¹* ». Pour vendre l'automobile aux femmes, il faut d'abord les convaincre qu'elles peuvent la maîtriser, quoique puissent en penser les contemporains. Ainsi, il importe de « ne pas maudire la femme au volant, mais [plutôt de faire] entrer l'auto dans les mœurs⁵² ». Pour ce faire, les romancières s'emploient à montrer l'utilité de ce véhicule ; en le faisant participer à l'enquête policière, elles prouvent sa

⁴⁸ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 24.

⁴⁹ Carolyn Keene, *Nancy Drew Mystery Stories. The Secret of the Old Clock*, New York, Grosset & Dunlap, 2014 [1930], p. 122. Désormais abrégé en *ND*, suivi du numéro de page.

⁵⁰ Katherine Stokes, *The Motor Maids' School Days*, New York, Hurst Publishing Company, 1911, tome 1, p. 7-8. En ligne : <https://archive.org/stream/cu31924006799443#page/n329/mode/2up>, consulté le 23 mars 2018. Désormais abrégé en *MM*, suivi du numéro de page.

⁵¹ Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 3.

⁵² France Renucci, *loc. cit.*, p. 232.

valeur sociale. Plus qu'un objet de loisir, il permet aux femmes de prendre leur place en société, d'avoir un impact sur leurs semblables, de faire une véritable différence en aidant les autorités policières à élucider un crime :

*The car's revolutionary power is considerably reduced when it functions as a toy of the rich. Yet in their resistance to defining women's identity exclusively through the female body, these writers open a space for women's intellectual achievement – as evidenced through their driving ability. And once women have moved into the driver's seat, the world is all before them*⁵³.

Si les jeunes filles, lorsqu'elles se mettent en mouvement, le font d'abord afin de se divertir, de pique-niquer avec leurs amies⁵⁴, de courir les magasins⁵⁵, de rendre visite à des proches, bref, de vaquer à des occupations « féminines » en toute innocence, leur automobile change rapidement de vocation dès lors qu'un crime est commis. C'est à partir de ce moment, où le véhicule cesse d'être un jouet pour devenir un outil permettant d'agir concrètement sur le monde, que la chauffeuse pénètre véritablement l'espace public, où elle ne se contentait jusqu'alors que de *passer*, pour se rendre d'un espace privé à un autre, du cercle familial à la demeure de grand-mère, du grand magasin au salon de thé : « *Finally, the series heroines' outward movement must be understood in terms of social movement, from the familiar to the unknown, from the security of their own culture to contact with the "Other"* »⁵⁶. Entrer en contact avec le monde, comme le souligne la citation précédente, a des conséquences sur l'existence féminine. C'est d'abord le danger, voire le risque de la mort, qui fait son entrée fracassante dans la vie des jeunes filles, l'accident d'automobile étant toujours une possibilité lorsqu'elles s'installent au volant. Alors qu'elle emmène ses amies pour faire un tour dans sa toute nouvelle voiture, Cora Kimball, héroïne de *The Motor Girls*, est confrontée à une situation imprévue : l'automobile ne répond plus aux commandes, ce qui entraîne la jeune

⁵³ Deborah Clarke, *op. cit.*, p. 30.

⁵⁴ « *One Saturday morning early in September Miss Helen Campbell gave a breakfast party to her four favorite Blue Birds. It was to be the beginning of an eventful day for the young girls, three of whom were to take their first long motor trip, and, furthermore, the motor party was to end with a visit to Shell Island, where this excited and happy company of young people were to spend the night, motoring back to West Haven next day.* » (MM, 63).

⁵⁵ « *Becomingly dressed in a tan cotton suit, Nancy set off in her convertible for the shopping district. She drove down the boulevard, and upon reaching the more congested streets, made her way skillfully through heavy traffic, then pulled into a parking lot* » (ND, 21-22).

⁵⁶ Nancy Tillman Romalov, *op. cit.*, p. 85.

chauffeuse et ses passagères jusque dans un lac. Notons que l'accident est provoqué par un bris mécanique et non par un manque d'assurance de la part de la jeune fille, son adresse et son sang-froid étant même soulignés par les autres personnages : « *[B]oth Jack and Walter were compelled to admit that Cora did indeed know how to drive a car in an emergency, and that she had acted most wisely*⁵⁷ ». En plus d'affronter la mort, la jeune fille est également confrontée au regard d'autrui, la circulation dans les rues l'exposant au jugement des passants. Alors qu'elle se propose de « faire le taxi » pour un autre conducteur, Cora s'interroge sur l'effet qu'elle produit sur ses compagnons : « *She also found herself wondering if Walter and Ed were surprised to see her out alone with a professional chauffeur. [...] Then, with an independence of spirit that characterized her, she decided she had no apology or explanation to make* » (MG, 130). Dans ce passage, Cora est forcée de reconsidérer ses agissements lorsqu'elle prend conscience de l'effet qu'elle produit chez autrui. Déambuler sans chaperon avec un jeune homme, qui est de surcroît issu d'une classe sociale inférieure à la sienne, est susceptible de susciter la réprobation et la critique. Ultimement, son esprit d'indépendance l'emporte sur les scrupules qui peuvent subsister à son endroit, mais il n'en va pas toujours ainsi. Impossible pour une femme de passer inaperçue en automobile, même lorsque celle-ci se contente d'être passagère, d'autant plus que les véhicules en circulation dans les années 1900 et 1910 étaient souvent ouverts, exposant les usagers à toutes sortes d'inconvénients : « *The novelty of early motoring made female drivers highly visible in open cars on the road, where they were exposed not only to dust and weather but also to increased social surveillance*⁵⁸ ». Propulsées, malgré elles, au cœur d'un spectacle public⁵⁹ dès qu'elles s'installent au volant, les femmes doivent veiller à l'image qu'elles projettent afin de ne pas susciter la controverse : « *For women, the journey from back to front seat, from passengerhood to control of a vehicle deeply identified with men, began in public and entailed repeated confrontations with popular manners, morals, and expectations*⁶⁰ ». Afin de contrôler les conditions de leur apparition en public, les femmes disposent d'un outil de taille, leur

⁵⁷ Margaret Penrose, *The Motor Girls or A Mystery on the Road*, New York, Cupples & Leon Company, 1910, p. 30. Désormais abrégé en MG, suivi du numéro de page.

⁵⁸ Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 24.

⁵⁹ Voir *ibid.*

⁶⁰ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 17.

apparence physique, qu'elles peuvent modeler à leur guise. Pour Liz Conor, le travail conscient de la silhouette et du style constitue l'une des actions qui définissent la « femme moderne », l'une des manières dont elle *apparaît* en société : « *[M]odern women understood self-display to be part of the quest for mobility, self-determination, and sexual identity*⁶¹ ». En plus de s'afficher au volant d'une automobile, ce qui constitue en soi une manière de dévoiler sa richesse, son indépendance et sa « modernité »⁶², la jeune fille américaine accorde une attention particulière à son vêtement. Son rapport à la mode lui permet de revendiquer le titre de *Motor Girl* sans avoir, pour ce faire, à prendre la parole à ce sujet. Il s'agit ainsi d'une manière détournée, quoique manifeste, de revendiquer son droit au volant : « *They attracted some attention as they skimmed along in their new outfits and their new cars, and with their bright faces showing their happiness. Many stopped to look and admire and could not but smile at the evident pleasure the motor girls were having* » (MG, 219-220). L'attitude comme l'allure affichées au volant contribuent à cristalliser, chez les jeunes filles, leur image de femme moderne profitant librement des nouveaux loisirs de leur époque.

9.2 Parader en automobile

À l'époque où se déroulent les récits, le costume adopté par la chauffeuse relève d'une forme de « bricolage », en cela qu'il imite tantôt la mode cycliste⁶³, tantôt est influencé par les dernières excentricités en vogue dans le demi-monde, tantôt enfin, il emprunte à la garde-robe masculine, en laissant ainsi présager les changements à venir dans les années 1920, alors que la garçonne (ou « Flapper » dans les pays anglo-saxons) insuffle aux jeunes filles le goût du travestissement. Sans costume directement rattaché à leur pratique, comme les *bloomers* l'étaient à la bicyclette, les automobilistes semblent destinées en 1900 à commettre des faux pas. Certains ouvrages pratiques, comme *Pour bien faire du sport* (1912) de la collection

⁶¹ Liz Conor, *op. cit.*, p. 29.

⁶² Voir *ibid.*, p. 9-10.

⁶³ « Et comme la bicyclette, l'automobile fut prétexte à costume ayant, lui aussi, pour base, la culotte. [...] Et c'est ainsi que né avec et pour la bicyclette, le costume réformé se perpétue avec l'automobile, en attendant que d'autres moyens de locomotion lui permettent quelques nouvelles transformations, quelque coupe inédite. » John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, 54 croquis originaux de Fernand Fau et Gustave Giranne, Paris, Ernest Flammarion, 1889, p. 241-242.

« Femina Bibliothèque », y vont certes de quelques recommandations à cet égard, mais ils demeurent timides, ne proposant rien de révolutionnaire, renforçant même certaines idées préconçues au sujet de la coquetterie féminine :

De même, vous devez toujours avoir dans la caisse qui se trouve sous votre siège, une paire de gants de cuir lavable que vous enfilerez au moment de travailler à votre voiture afin de ne pas vous abîmer les mains et de vous les salir le moins possible./ D'ailleurs cette sorte de tiroir que vous avez sous votre place doit être l'endroit où vous placez tous les objets de toilette dont vous pouvez avoir besoin : des gants propres, des mouchoirs, des voiles, une boîte à poudre de riz (à moins que vous ne dédaigniez ce charme artificiel), des épingles à cheveux, des épingles ordinaires, un miroir de poche [...] ⁶⁴.

L'élégance prévaut dans ce passage, comme le sens des convenances : ne pas se tacher, s'assurer du bon maintien de sa toilette et de sa coiffure, voilà ce qu'une bonne chauffeuse met de l'avant. Il ne faut jamais renoncer à sa féminité. La pratique automobiliste est pourtant salissante et exigeante ; en cela, elle semble plus appropriée aux hommes, ceux-ci pouvant prioriser l'utilité à l'élégance dans le choix de leur costume ⁶⁵. Pour les femmes, difficile de favoriser le premier sans en subir les conséquences. Issues des classes les plus fortunées, sur lesquelles pèsent les exigences de la mode, elles ont pour rôle en société de définir les critères de beauté et sont ainsi dotées d'un pouvoir qui est, avant tout, esthétique ⁶⁶. Si ce sont les gentlemen qui, les premiers, envahissent les rues déjà bondées au volant de leur voiture, les femmes du monde ne tardent pas à adopter cet outil de locomotion, elles qui « ont déjà la pratique du grand air ⁶⁷ » dans le sang depuis l'ère de la bicyclette. Avant de devenir un vecteur d'indépendance, ce moyen de transport a été considéré comme un « accessoire obligé et prisé des mondaines à côté du chapeau ou de la dernière robe ⁶⁸ ». En France, qui est alors à la « pointe du progrès, du luxe et de l'élégance ⁶⁹ », l'automobile constitue en effet comme l'apanage des milieux bourgeois et aristocratiques, car elle constitue pour eux un signe de richesse et de distinction sociale. Il est de bon ton de parader dans une voiture dernier cri, tant

⁶⁴ « L'automobile », *Pour bien faire du sport*, *op. cit.*, p. 182-183.

⁶⁵ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 15-16.

⁶⁶ Voir Michelle Perrot, *Femmes publiques*, *op. cit.*, p. 24.

⁶⁷ Colette Cosnier, « "Les sports et l'auto ont fait un tort considérable à Pénélope" (1905) », *Les Dames de Femina : un féminisme mystifié*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Archives du féminisme », 2009, p. 256.

⁶⁸ Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 56.

⁶⁹ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 147.

en ville que dans les espaces verts que celle-ci offre aux citoyens : « La promenade au bois en automobile appartient à la geste de l'élégance parisienne⁷⁰ ». Pour la bonne société, conduire n'est donc pas une activité pragmatique ; il s'agit avant tout d'un geste symbolique, un moyen employé pour *apparaître* en société et s'y faire remarquer : « Désormais, on ne peut plus se présenter à un thé au Ritz, aux cours de Bergson, à l'Institut de France ou à une quelconque vente de charité dans un autre équipage qu'automobile⁷¹ ». En ce sens, c'est parce que l'automobile est liée à des pratiques de consommation luxueuses que les représentations produites à la Belle Époque mettent en scène des femmes raffinées et insistent particulièrement sur la beauté et le charme de la chauffeuse plutôt que sur ses habiletés : « *Images of women and their automobiles added decorative and sexual allure to magazine covers and posters for automobile shows, a tacit recognition of female drivers' growing presence*⁷² ». En plus des affiches produites pour les tout premiers salons de l'automobile⁷³ et pour son industrie naissante, ce phénomène est palpable dans les portraits intitulés *La Belle chauffeuse* (1904, **fig. 70**), une huile sur toile de William Nicholson et *La Chauffeuse* (ca 1905, **fig. 71**), dessin d'Ernest Montaut. Dans la première œuvre, au titre évocateur, la femme est légèrement tournée vers l'avant, comme son visage, encadré par un voile noir qui se fond dans le décor, ce qui contribue à faire de son regard, doux et songeur, le point d'intérêt du tableau. Ses vêtements, quant à eux, se composent d'éléments adaptés à la pratique d'un sport automobile : manteau de caoutchouc pour se prémunir contre les intempéries, gants en cuir qui préservent les mains de la saleté⁷⁴, chapeau recouvert d'une voile pour se protéger du vent et de la poussière⁷⁵. Sur son bras, elle a jeté ce qui semble être une cape, pour le temps froid. Or, quoique la chauffeuse favorise les accessoires adaptés aux aléas du monde extérieur, elle est mise en scène dans un espace neutre : l'arrière-plan est complètement noir, ce qui l'arrache à la fois au temps et à l'espace. L'absence de la route à laquelle s'ajoute la pose d'atelier

⁷⁰ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 147.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Julie Wosk, *Women and the Machine, op. cit.*, p. 118.

⁷³ Les affiches créées pour les salons de l'automobile s'inscrivent, pour la plupart, dans la mouvance de l'Art nouveau. Elles sont donc rattachées à des codes et des types de représentations féminines appartenant à la Belle Époque.

⁷⁴ Voir Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon, op. cit.*, p. 223.

⁷⁵ Voir Deborah Clarke, *op. cit.*, p. 16.

témoignent du fait que c'est le « paraître » qui intéresse le peintre. Son but n'est pas de montrer la chauffeuse en action, mais simplement de représenter la femme dans la plus pure tradition du portrait. Le costume est dépossédé de son utilité, puisqu'il agit comme un simple objet de décorum et non comme une nécessité. Après tout, impossible d'être une véritable chauffeuse sans automobile et, sur cette image, nulle trace de cette dernière. Pour sa part, l'illustrateur Ernest Montaut représente une automobiliste derrière son volant : vêtue d'un manteau de fourrure, qui trahit son statut social et sa richesse, affublée également d'un chapeau et portant une fleur sur son corsage, elle semble parée pour sortir au théâtre et non pour battre des records de vitesse. Derrière elle se distingue un homme, qui est simplement esquissé de quelques coups de crayon : il porte une casquette de chauffeur et des lunettes de protection, accessoires plus fonctionnels que ceux de la femme. À nouveau, c'est l'apparence de la chauffeuse qui est préférée à son action, comme en témoigne la présence discrète de l'automobile, reléguée au coin inférieur droit de la composition. Cette image, par son statisme, diffère des autres œuvres d'Ernest Montaut, lui qui se spécialisait dans l'iconographie sportive, ayant produit des affiches pour des salons aériens et pour l'industrie du cycle et de l'automobile. Son affiche pour les pneus Michelin, créée en 1905 (**fig. 72**), montre deux hommes filant à toute allure sur une route et empruntant un virage sur deux roues tant leur vitesse est prodigieuse : ici, la posture des passagers – ceux-ci sont penchés vers l'arrière, poussés par la force de l'air –, l'effroi qui se lit sur leur visage comme sur celui du spectateur se tenant le long de la route, les sillons laissés par les roues sur la chaussée, tout cela rend compte du mouvement et de l'accélération du véhicule, en plus de conférer du dynamisme à la scène. L'automobiliste, elle, n'a pas droit à un tel traitement. Bien droite derrière son volant, elle est parfaitement immobile, comme la femme du tableau de Nicholson. Ces représentations traduisent bien la situation des chauffeuses, telle qu'elle se présente au tout début de l'ère automobile, époque charnière où la concurrence avec la bicyclette est encore très forte. Dans la réunion entre la femme et la machine, les artistes découvrent un sujet fascinant, celui de l'union entre la belle et la bête⁷⁶. C'est cette réunion des contraires, plus que les thèmes de la vitesse ou de la machine, qui nourrit alors leur imaginaire.

⁷⁶ Voir Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 147.

Durant les deux premières décennies du XX^e siècle, les quelques rares femmes qui prennent le volant sont vues comme des excentricités, des bourgeoises blasées en quête d'un nouveau divertissement⁷⁷. En France, la voiture est donc surtout une manière pour elles de s'exhiber dans des lieux à la mode, de se promener « comme à la parade⁷⁸ », tel le demi-monde défilant au bois le dimanche matin. Même le magazine *Femina* souligne ce phénomène : « *Femina* est le témoin des débuts de l'automobile, un témoin charmé qui constate que "le salon de l'auto a sa place marquée dans tous les événements mondains de la saison". C'est "l'endroit où il faut aller, son vernissage est plus fréquenté que n'importe quelle exposition de peinture"⁷⁹ ». Le 1^{er} septembre 1904 (**fig. 73**), le périodique féminin choisit d'ailleurs de mettre une élégante chauffeuse en page couverture, accompagnée du sous-titre : « En automobile. Le costume féminin idéal pour l'automobile ». Pas question pour ce magazine de voir la femme céder à la tentation du masculin, autre tendance adoptée par la chauffeuse en matière de mode. Afin d'éviter un tel scandale, les magazines s'emploient à lancer une « mode chauffeuse⁸⁰ », offrant ainsi à l'automobiliste sa propre signature vestimentaire, comme autrefois la cycliste lorsqu'elle s'affichait en *bloomers*. Pour la chauffeuse de la Belle Époque, le vêtement constitue une préoccupation majeure. Plus encore, il s'agit souvent du seul sujet sur lequel elle a son mot à dire, ce dont rend compte ce passage d'*À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, qui présente une discussion sur la mode féminine entre Elstir et Albertine : « – Comme j'aimerais être riche pour avoir un yacht ! dit-elle au peintre. [...] Et une automobile ! Est-ce que vous trouvez que c'est joli, les modes des femmes pour les automobiles ? — Non, répondait Elstir, mais cela le sera » (*OJF*, 462). Dans ce passage, Albertine est préoccupée par l'apparence avant tout : craignant de paraître inélégante, elle demande l'avis du peintre, doté d'un regard aiguisé, à ce sujet. Dans *Sodome et Gomorrhe*, c'est à nouveau la toilette qui soulève l'intérêt de la jeune fille lorsque le narrateur lui propose de rendre visite aux Verdurin en automobile :

Albertine, laissée par moi dans l'ignorance, et qui était venue me chercher, fut surprise en entendant devant l'hôtel le ronflement du moteur, ravie quand elle sut que cette auto

⁷⁷ Voir Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 56.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Colette Cosnier, *op. cit.*, p. 280.

⁸⁰ Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 56.

était pour nous. Je la fis monter un instant dans ma chambre. Elle sautait de joie. « Nous allons faire une visite aux Verdurin ? – Oui, mais il vaut mieux que vous n’y alliez pas dans cette tenue puisque vous allez avoir votre auto. Tenez, vous serez mieux ainsi. » Et je sortis la toque et le voile que j’avais cachés. « C’est à moi ? Oh ! ce que vous êtes gentil ! » s’écria-t-elle en me sautant au cou. Aimé nous rencontrant dans l’escalier, fier de l’élégance d’Albertine et de notre moyen de transport, car ces voitures étaient assez rares à Balbec, se donna le plaisir de descendre derrière nous. Albertine désirant être vue un peu dans sa nouvelle toilette, me demanda de faire relever la capote qu’on baisserait ensuite pour que nous soyons plus librement ensemble (SG, 384).

Soucieux de l’apparence d’Albertine, le narrateur lui offre en cadeau des accessoires appropriés à la pratique automobile⁸¹, ce qui provoque chez elle l’enthousiasme, mais surtout le désir d’être vue, de parader dans la bonne société, d’*apparaître* ainsi vêtue à la mode « chauffeuse » aux yeux du monde.

Pour la chauffeuse, l’automobile se présente donc comme un moyen d’expression⁸², puisqu’il lui offre l’occasion d’être vue en public, parée selon sa fantaisie de vêtements qu’elle ne peut porter en d’autres circonstances, au volant du dernier jouet que lui offre la modernité. Tout cela démontre bien les rapports étroits qui subsistent entre mode et automobile :

Avant la Première Guerre mondiale, en effet, on allait chez le carrossier comme chez son tailleur. Le constructeur ne livrait que le châssis et le moteur. Il fallait non seulement choisir la robe qui parerait la belle mais décider aussi des accessoires plus ou moins indispensables qui iraient avec [celle-ci]⁸³.

Dans les études critiques consacrées aux rapports entre femmes et automobiles aux États-Unis, la question de la mode a été très peu étudiée. Même l’étude de Nancy Tillman Romalov⁸⁴, spécifiquement consacrée à l’héroïne Nancy Drew, élude la question. Or, celle-ci m’apparaît aussi constitutive au développement de l’image de la chauffeuse qu’elle l’est en France, dans la mesure où, là-bas aussi, le costume constitue un signe de distinction pour une certaine

⁸¹ Le voile était un accessoire quasi indispensable à l’époque : « Sur la tête, le chapeau à la mode, un canotier, qu’on fixait en enroulant un voile tenu derrière par les courroies d’un masque à hublot, véritable casque de scaphandrier, ou encore, une espèce de moustiquaire en étoffe serrée autour du chapeau et du cou par des élastiques et pourvue elle aussi d’un hublot en mica. Un cache-poussière descendait jusqu’à terre pour protéger les robes longues. Sur les genoux, une couverture, sur les mains, un manchon de fourrure. » Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 71.

⁸² Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 60.

⁸³ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 71.

⁸⁴ Voir Nancy Tillman Romalov, *op. cit.*, p. 75-88.

classe sociale. Celui-ci est utilisé de manière stratégique par les femmes afin de construire leur identité de chauffeuse⁸⁵. Dans les récits pour jeunes filles, où l'automobile est également le « jouet des riches »⁸⁶, apparaître derrière un volant est une manière de s'autodéfinir⁸⁷. Le costume joue un rôle crucial dans ce processus de construction identitaire : à la société qui fait d'elle l'objet d'un spectacle, la jeune conductrice oppose sa volonté de devenir *sujet* en prenant en main les conditions de son apparition en public et, pour ce faire, utilise certains vêtements : « *[W]omen were asked to associate emancipation and self-definition with their visibility, that is, to assert and even flaunt their subject status through positioning themselves as spectacles*⁸⁸ ». Cette volonté d'apparaître en société passe chez les jeunes filles, entre autres, par le corps : en tant que « support de signes⁸⁹ », il peut servir aux individus à se distinguer des autres. Si Cora s'inquiète d'abord à l'idée d'attirer les regards, avant de rejeter tout sentiment de culpabilité à cet égard, d'autres jeunes filles manifestent ouvertement leur désir d'être vues, remarquées et admirées en public : « *“Put on your new costume,” directed Belle. “We want people to look at us. Isn't it perfectly splendid to have a regular set of cars ?”* » (MG, 219). Le costume est clairement défini comme une « stratégie de visibilité⁹⁰ ». Conduire une automobile a pour conséquence d'exposer la femme au regard d'autrui, l'espace public n'offrant pas la discrétion et l'anonymat de l'espace privé. Or, plutôt que de voir là uniquement un désavantage, certaines femmes se proposent de faire usage de cette soudaine popularité afin de façonner leur identité de « femme moderne », de se construire une image allant à l'encontre de celle proposée par la société. À la conductrice incompétente, négligente et émotive, susceptible de provoquer des catastrophes⁹¹, elles répondent en démontrant leur habileté et leur courage mais, surtout, le bonheur qu'elles ressentent à l'idée de pouvoir voyager librement : « *[A]ll my life I have longed to travel by myself ; at least, with the people I want, not in a train, or a big crowded boat. Dad knows the feeling ; it's what makes him run*

⁸⁵ Voir Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 26.

⁸⁶ Voir Deborah Clarke, *op. cit.*, p. 29.

⁸⁷ Voir Nancy Tillman Romalov, *op. cit.*, p. 85.

⁸⁸ Liz Conor, *op. cit.*, p. 30.

⁸⁹ Philippe Simay, « La ville des sens », dans Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, suivi de *Sociologie des sens*, traduction de Frédéric Joly, Paris, Payot et Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2013, p. 28.

⁹⁰ *Ibid.*

⁹¹ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 133.

away from Chicago, and get out on the prairies and ride and ride and ride! I'm a girl, so I can't do that or lots of things. But I can run an automobile"⁹² ». Certes, la jeune fille ne profite pas des mêmes avantages que son père quand elle voyage, mais elle peut conduire une automobile qui est ici, à la fois, le tournant de l'extrait, puisqu'elle est introduite par une conjonction d'opposition (« *but* »), et le moment décisif de son existence, dans la mesure où elle lui ouvre les portes de la liberté. De plus, l'utilisation du verbe « pouvoir » (« *can* »), à la forme négative, est dotée d'un double sens ; désignant à la fois l'incapacité de la jeune fille à effectuer des tâches, c'est-à-dire son manque de savoir-faire, il évoque aussi l'impossibilité dans laquelle elle se trouve de mener sa vie comme elle l'entend, son « pouvoir faire » étant restreint à cause de son sexe. L'on comprend donc que Ruth a intériorisé le discours social voulant que les aptitudes féminines soient limitées, voyant ainsi en l'automobile un objet salubre, susceptible de venir contrecarrer cette idée. Les récits pour la jeunesse, malgré leur vocation commerciale, font preuve d'originalité par rapport à la norme en présentant des chauffeuses qui prennent les commandes de leur destinée et de leur image :

*Struggles over fashion were critical to women's strategies for developing their new identities. Motoring women's clothing constituted a visual declaration of their claims to new female ways of comporting themselves, new competencies, and new modes of independent movement. [...] They were working to produce a physical display of entitlement, in which the way they appeared constituted a declaration of social change, enacted in a new technology and indicated through bodily signs. If their act was the public performance of their competence and independent mobility, then their clothes were the way they advertised that act*⁹³.

Pour la jeune fille, l'automobile constitue une vitrine qui lui permet d'afficher sa « modernité » mais également d'en faire l'expérience. D'une part, les auteures s'attachent à décrire les effets contradictoires que provoque la vitesse sur ses usagers, soit le plaisir : « *It was delightful to skim along the quiet road, the powerful motor of her car singing a song of speed and progress* » (MG, 215), et l'effroi, ce dernier étant surtout ressenti par les amies de l'héroïne : « *The car was going rather fast now. "Don't put on quite so much speed," begged*

⁹² Laura Dent Crane, *The Automobile Girls at Newport or Watching the Summer Parade*, Philadelphie, Henry Altemus Company, 1910, tome 1, p. 33. En ligne : <http://www.gutenberg.org/files/36273/36273-h/36273-h.htm>, consulté le 21 février 2018. Désormais abrégé en AG, suivi du numéro de page.

⁹³ Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 26.

Isabel. "I'm so –" "Now please don't say you're nervous," interrupted Cora" » (MG, 17). Si l'héroïne se plaît à écouter le ronronnement de son moteur, qui chante la vitesse et le progrès, il n'en va pas de même des personnages secondaires qui, il faut l'avouer, servent de faire-valoir à l'héroïne. Son courage et son sang-froid apparaissent alors d'autant plus impressionnants aux yeux des lectrices.

9.3 Une singulière amie

L'intérêt des récits pour la jeunesse ne se trouve pas cependant dans la manière dont ils thématisent la question de la vitesse, celle-ci étant souvent peu approfondie par les auteures. Non, le véritable intérêt de ces textes se situe dans la manière dont ils présentent la relation que la femme entretient avec la machine, autre caractéristique de la modernité. Les héroïnes ne peuvent être séparées de leur automobile, qui constitue le vecteur grâce auquel elles se trouvent une vocation, celle de détective en herbe. À plusieurs reprises, le véhicule est ainsi présenté « non comme un objet mais comme un organisme vivant⁹⁴ », voire comme un être humain. On assiste dans les œuvres à un phénomène d'anthropomorphisation de la machine, qui acquiert par le biais de descriptions, mais le plus souvent par les qualificatifs utilisés par l'héroïne, des caractéristiques qui lui donnent corps et chair. Le premier signe de l'humanisation du véhicule consiste en son « baptême », plusieurs héroïnes ayant fait le choix de donner un nom à leur automobile. Cora Kimball conduit ainsi un véhicule appelé « *Whirlwind* » (MG, 9), Billie Campbell pilote « *The Comet* » (MM, 24) et Ruth Stuart s'installe au volant de nul autre que « *Mr. A. Bubble* » (AG, 21). Tourbillon, comète, bulle, voilà d'étranges noms, qui témoignent tantôt de la vitesse de la voiture, tantôt de son caractère étourdissant, et qui trahissent surtout l'opinion qu'a la jeune fille à son égard. Nommer le véhicule est une manière pour elle de confirmer la relation particulière qui l'unit à son bolide. Car sa fidèle machine s'impose comme une amie, au même titre que celles qui composent la petite bande qui l'entoure et l'accompagne dans ses aventures : « *Barbara, Mollie, this is my best friend, Mr. A. Bubble* » (AG, 21), « *"Why, the motor car, of course. Isn't he the*

⁹⁴ Pieter Verstraeten, « 1908. L'automobile », dans Nadja Cohen et Anne Reverseau (dir.), *Petit musée d'histoire littéraire : 1900-1950*, Les Impressions nouvelles, 2015, p. 50.

cheerfullest, finest friend in the world ; always ready to give pleasure ; always smiling and ruddy, and ready to come and go, stay still or move on – bless him ?” » (MM, 118). Plus qu’un ami, l’automobile est un guide et un conseiller sur lequel la jeune fille peut toujours compter afin de mener à bien son enquête :

« Dear old car », ejaculated Elinor, patting the red leather tenderly. « Mary’s right, we couldn’t get on without you. We consult you exactly as the ancients consulted oracles. I think all your cushions must be stuffed with good advice, instead of horse hair, and your big all-seeing eye is always on the lookout for danger » (MM, 121).

Objet matériel, l’automobile se dote de capacités intellectuelles, auxquelles s’ajoutent des caractéristiques psychologiques, les jeunes filles louant fréquemment la fidélité et la bonne nature de leur automobile « bien-aimée » : *« Billie could have kissed the faithful “Comet” on his broad, good-natured forehead for his loyalty at this moment, when they most needed him »* (MM, 170). Sous son capot se cache certes un moteur, mais aussi un cœur⁹⁵, ce qui contribue encore plus à brouiller les frontières entre l’animé et l’inanimé, l’homme et la machine, l’organique et la mécanique : *« The girls had come to consider “The Comet” almost as a living thing, like a pet horse or a favorite dog. They loved it as ardently as children love a pony which has borne them all on his back at one time around the garden »* (MM, 119). Les descriptions anthropomorphiques de l’automobile, en plus de contrevvenir à cette idée selon laquelle le naturel et l’artificiel sont irréconciliables, témoignent de la relation fusionnelle qui unit la femme à sa machine. Une communion de pensée unit la jeune fille à son véhicule, ce dernier étant doué de la faculté de réfléchir : *« “I do believe that motor-cars can almost be made to think – under the guidance of very gentle but sure hands” »* (MG, 129), ce qui lui permet donc d’obéir aux volontés de sa maîtresse : *« “I believe I will drive,” answered Cora. “I have great faith in the obedience of my machine. It knows my hand” »* (MG, 129). Certes, la femme partage avec l’automobile une même pensée, mais elle ne fait jamais réellement *corps* avec celle-ci, dans ces quatre textes du moins. Toujours, le véhicule constitue un objet qui lui est extérieur, n’apparaissant pas comme le prolongement de son corps lui-même, comme jadis la bicyclette l’était pour la cycliste.

⁹⁵ *« She patted affectionately the nearest tire-rim of the big automobile. “Bless the ‘bubble’s’ heart,” she murmured »* (AG, 21).

Dans les œuvres destinées aux jeunes filles, l'automobile joue ainsi, auprès de l'héroïne, le rôle d'une amie intime, à laquelle est confiée la tâche de veiller sur la conductrice. À la fois compagne de voyage, conseillère, confidente, guide, ce véhicule fait systématiquement sentir sa présence : où qu'elle aille, où qu'elle soit, la femme, grâce à elle, n'est jamais véritablement seule. Si l'automobile entraîne la femme hors du foyer, lui permet de quitter cet univers protégé⁹⁶, elle demeure tout de même à ses côtés, ne l'abandonnant pas à son sort. À la façon d'un Sherlock Holmes, inséparable de son « cher Watson », Nancy, Cora, Billie et Ruth découvrent en l'automobile un « partenaire technologique », expression qui a précédemment été convoquée pour parler de la relation entre la « femme nouvelle » et la bicyclette. Que ce soit pour mener son enquête ou pour vaquer à ses occupations quotidiennes, les héroïnes peuvent compter sur l'assistance précieuse de leur véhicule. Celui-ci se mérite donc bien un nom, puisqu'elle apparaît comme un être à part entière, un allié précieux dans la bataille qui oppose la chauffeuse aux préjugés comme aux dangers, tous deux étant tapis le long de la route. L'automobile, en ce siècle naissant, est le « “chariot d'or” des filles d'Ève⁹⁷ ».

Chapitre 10

Femmes au volant, mort au tournant

« Depuis quelque temps, sur les routes qui rayonnent autour de Philadelphie [...], circulait un extraordinaire véhicule, dont on ne pouvait reconnaître ni la forme, ni la nature, ni même les dimensions, tant il se déplaçait rapidement⁹⁸ ». Quel est donc cet engin redoutable, que Jules Verne décrit dans *Maître du monde* (1904) ? Serait-ce la « charrette du diable, chauffée avec le feu de l'enfer⁹⁹ », qui enflamme ainsi l'imagination publique à chacun de ses

⁹⁶ « *The car, on the other hand, gets you out of the house, renders you vulnerable to its own unreliability as well as to the world at large.* » Deborah Clarke, *op. cit.*, p. 12.

⁹⁷ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 147.

⁹⁸ Jules Verne, « Maître du monde », dans Claude Azia, *Les romans de feu*, Paris, Omnibus, vol. 3, 2002, p. 735.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 742.

passages ? Cette invention, quoiqu'en pensent les citoyens de Philadelphie qui voient en elle une « infernale machine¹⁰⁰ », n'est rien de plus qu'une automobile. Or, si elle apparaît aux yeux des passants comme une invention surnaturelle¹⁰¹, c'est en raison de sa vitesse prodigieuse, qui « mange la pesanteur¹⁰² ». Là se trouve tout son intérêt, tout son pouvoir également. Chez Verne, elle fait l'objet de toutes les convoitises, les grandes puissances du monde rivalisant d'ingéniosité pour en obtenir la propriété. D'autres auteurs de l'époque insistent également sur la vélocité de l'automobile, tel Octave Mirbeau dans *628-E8* (1907) : « Il faut bien le dire – et ce n'est pas la moindre de ses curiosités – l'automobilisme est donc une maladie, une maladie mentale. Et cette maladie s'appelle d'un nom très joli : la vitesse¹⁰³ ».

Pour comprendre la figure de la chauffeuse, impossible d'écarter la question de la vitesse, centrale à la réflexion sur l'automobile. Tant dans les œuvres que les textes critiques, elle occupe une place prépondérante, non seulement en raison des opinions contradictoires qu'elle soulève, mais également en vertu de ce qu'elle symbolise dans le contexte de l'époque moderne, marquée notamment par une accélération du rythme de la vie¹⁰⁴. Avec l'automobile, les contemporains bénéficient d'une mobilité accrue au sein de l'espace public, cet outil de locomotion facilitant non seulement les déplacements autonomes, comme sa prédécesseure la bicyclette, mais améliorant aussi l'efficacité des mouvements de façon considérable. Aux longs trajets d'autrefois, caractérisés par leur lenteur, se substituent des voyages plus courts, qui se déroulent en accéléré. Le temps se contracte et l'espace rétrécit ; les trajets qui se produisaient jadis en quelques jours se comptent dorénavant en heures, tout ce qui était loin paraît soudainement plus proche. Même l'horizon semble être à portée de la main : « [L]a vitesse sur rail brise les cercles locaux d'existence, dans le mouvement d'une intégration

¹⁰⁰ Jules Verne, *op. cit.*, p. 741.

¹⁰¹ « Alors l'imagination publique, très surexcitée, voulut voir tout autre chose dans cette mystérieuse automobile : c'était le char extra-naturel d'un spectre qui la conduisait, un des chauffeurs de l'enfer, un goblin qui venait de l'autre monde, un monstre échappé de quelque ménagerie tératologique, et, pour le résumer en un seul type, le diable en personne » (*Ibid.*, p. 736).

¹⁰² *Ibid.*, p. 735.

¹⁰³ Octave Mirbeau, « 628-E8 », *Œuvre romanesque*, édition critique établie, présentée et annotée par Pierre Michel, Paris, Méta Éditions, 2001, p. 298.

¹⁰⁴ « It is a commonplace to assert that the pace of life has accelerated in the last hundred years, and to speculate that inventions in the realm of technology – the elevator, the escalator, the zipper, the moving pavement – have brought this about. » Enda Duffy, *op. cit.*, p. 4.

planétaire¹⁰⁵ ». À ce sujet, Frédéric Monneyron et Joël Thomas déclarent, dans l'introduction d'*Automobile et littérature* (2005) :

[L]'automobile est devenu un objet fantasmé, sans doute parce qu'elle modifie notre relation à l'espace et au temps en nous faisant entrer dans le monde de la vitesse ; elle rejoint alors les coursiers mythiques, ceux qui ouvrent les chemins du paradis, mais aussi ceux qui nous entraînent dans une cavalcade infernale et potentiellement tragique¹⁰⁶.

Plusieurs aspects de cette citation méritent d'être soulignés. D'abord, la question du temps et de l'espace, présentée comme primordiale à la réflexion sur la « femme moderne » et les moyens de transport, constitue un aspect à ne pas négliger. La vitesse affecte les modes de perception et d'appropriation du monde, ce qui influence respectivement la manière dont la fugitive *représente* son environnement, mais également le rapport qu'elle entretient avec celui-ci. Ensuite, les auteurs soulignent le caractère paradoxal de la pratique automobile, en utilisant pour ce faire l'opposition entre le paradis et l'enfer. Car si la vitesse peut provoquer du plaisir, en faisant vivre des sensations nouvelles à ses usagers, elle constitue également une menace, comme le souligne Jules Verne : « Inutile d'ajouter qu'une telle allure constituait un extrême danger sur les routes, tant pour les véhicules que pour les piétons¹⁰⁷ ». Ces deux pôles seront présentés successivement et permettront de soulever une dernière question, celle du pouvoir¹⁰⁸. En effet, lorsqu'il jouit de son expérience, le conducteur se présente comme maître de son véhicule. Or, lorsque la peur le saisit au corps, l'utilisateur devient plutôt victime de sa machine :

The automobile was the promise, through technology, of an experience lived at a new level of intensity. In offering the new sensation of hurtling through space at speed, it gave the car's driver a striking new level of personal power both over the most minute manipulation of the new sensation and over its effect on others – most starkly, after the first car crash, the power of life or death¹⁰⁹.

L'automobile détient donc un pouvoir qui s'exerce sur les individus comme l'espace-temps, d'où le fait qu'elle puisse être étudiée d'un point de vue politique, comme l'affirme Enda

¹⁰⁵ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 216.

¹⁰⁶ Frédéric Monneyron et Joël Thomas, *op. cit.*, p. 8.

¹⁰⁷ Jules Vernes, *op. cit.*, p. 735.

¹⁰⁸ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 8.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 5.

Duffy¹¹⁰. En ce sens, il faut prendre conscience des obstacles qui freinent l'ardeur des chauffeuses, mais plus encore de la portée sociale du geste qu'elles posent. En s'installant au volant, elles procèdent à une prise de pouvoir qui bouleverse les rapports de force alors en vigueur à leur époque et qui les confinent dans un rôle passif, celui de passagère ou d'observatrice. Or, l'acquisition du volant n'est pas sans conséquence : en devenant chauffeuse, elle s'expose à tous les risques que ce rôle comporte, la conduite étant une activité où le plaisir, toujours, se mêle à l'effroi.

10.1 Dérapages au féminin

Commençons par les mauvaises nouvelles. L'automobile est un danger public. Sur ce fait, de nombreux contemporains s'entendent, ce qui n'est pas une situation anormale lorsqu'apparaît, dans une société donnée, un nouvel outil de locomotion. Ce phénomène, il a été étudié de façon exhaustive par la critique Julie Wosk qui, dans *Breaking Frame. Technology and the Visual Arts in the Nineteenth Century*, s'intéresse à ce qu'elle appelle le « traumatisme des transport »¹¹¹. À partir de l'exemple du chemin de fer, elle rend compte du choc à la fois physique, sensoriel et visuel¹¹² qu'ont ressenti les premiers passagers du train, ceux-ci ayant été profondément troublés par leur contact avec une forme de vitesse qui leur était jusqu'alors inconnue : « *The image of the railroad more than any other new technology was associated with the disorientations of breaking frame : with the disorientation caused by increased travel speed, and fears of technology running out of control*¹¹³ ». Le mouvement mécanique du cheval de fer, puisqu'il est créé artificiellement, suscite la crainte chez ceux qui se demandent : et si l'homme perdait le contrôle de la machine ? Ces inquiétudes auront un impact considérable sur l'imaginaire, comme en témoignent les nombreux accidents, explosions et déraillements mis en scène dans les caricatures de presse, comme celles produites par Honoré Daumier pour *Le Charivari*¹¹⁴ en 1843, mais aussi le motif du « train

¹¹⁰ À ce sujet, revoir partie I, chapitre 3, sous-partie 2 : « L'expérience de la modernité ».

¹¹¹ « *Traumas of transport* » : Julie Wosk, *Breaking Frame, op. cit.*, p. 30.

¹¹² *Ibid.*, p. 31.

¹¹³ *Ibid.*, p. 46.

¹¹⁴ Voir Julie Wosk, *Breaking Frame, op. cit.*, p. 57-66. Série d'illustrations intitulée *Les Chemins de fer* (1843).

fou », omniprésent dans la littérature. Dans *La Bête humaine* (1890) d'Émile Zola, où elle est décrite comme un monstre au « galop furieux¹¹⁵ », la locomotive sème la peur et la mort sur son passage, « insoucieuse du sang répandu¹¹⁶ ». C'est même sur la description de son carnage que s'achève le roman, le lecteur étant confronté à une scène de désolation dans l'excipit : « Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canon, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient¹¹⁷ ». S'il convient ainsi d'insister sur le train, et plus précisément sur les tragédies qu'il laisse dans son sillage, c'est parce que cet outil de locomotion peut éclairer en plusieurs points la réflexion sur la culture de l'automobile, qui est elle aussi frappée du sceau de la mort : « L'accoutumance du public à cette machine roulante sera plus longue à venir que pour le cycle, d'autant que les morts s'accumulent. On s'inquiète aussi des effets de choc sur l'organisme, de la tension nerveuse que la conduite à de telles allures suscite¹¹⁸ ». Au Salon de Paris de 1904, le peintre français Paul Gervais présente une œuvre qui en dit long sur le sujet : son tableau intitulé *L'effroi*, dont il ne subsiste plus aujourd'hui qu'une reproduction, qui sert de frontispice (**fig. 74**) à l'ouvrage d'A. B. Filson Young intitulé *The Complete Motorist* (1904)¹¹⁹, témoigne des inquiétudes soulevées par l'apparition de l'automobile. Cette dernière, bien qu'elle soit associée à l'artifice, à la machine, au progrès, apparaît dans un décor naturel où évoluent des nymphes et des satyres¹²⁰, figures mythologiques rattachées à la forêt. Campée au centre droit de l'image, l'automobile roule dans leur direction, ce qui pousse les personnages à prendre la fuite. Pour les quelques figures qui se tiennent le long de la route, il semble déjà trop tard : les satyres enveloppent de leur bras les nymphes, pour les protéger de la collision qui semble imminente ; les corps sont contorsionnés, laissant présager les blessures qui seront infligées lors de l'impact ; sur leur visage se lit l'effroi qui donne à l'œuvre son titre.

¹¹⁵ Émile Zola, *La Bête humaine*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 2001 [1890], p. 435.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 307.

¹¹⁹ A. B. Filson, *The Complete Motorist. Being an account of the evolution and construction of the modern motor-car ; with notes on the selection, use, and maintenance of the same ; and on the pleasures of travel upon the public roads*, New York, Methuen & Co, 1904, 338 p.

¹²⁰ Voir Peter Wollen, « Automobile and Art », dans Peter Wollen et Joe Kerr (dir.), *Autopia. Cars and Culture*, Londres, Reaktion Books, 2002, p. 25.

Traumatisme, danger, voire pure folie¹²¹, l'expérience de la vitesse est perçue d'un mauvais œil par la société dès lors que les automobiles se multiplient dans les rues, déjà bondées, des grandes capitales occidentales¹²². Les piétons doivent rivaliser avec les chauffards, tous se disputant pour se tailler une place sur la route, ce qui mène incontestablement à des catastrophes : « De 1893 à la Première Guerre mondiale, l'accident d'automobile est choquant, scandaleux, d'autant plus que ce mode de locomotion semble un luxe, un instrument de sport que les riches utilisent pour leur plaisir, associé à l'image des courses si souvent meurtrières¹²³ ». L'automobile apparaît comme d'autant plus redoutable lorsqu'elles tombent entre de mauvaises mains... comme celle des femmes. Même lorsqu'elles se contentent d'être passagères, elles sont pointées du doigt lorsque surviennent des accidents, comme le prouve cette anecdote rapportée par Gilles Néret et Hervé Poulain :

Ainsi, en 1913, un juge britannique condamna-t-il un chauffeur coupable d'avoir renversé une vieille dame et justifia le verdict par un étonnant discours : « Quand il renversa cette femme âgée, l'automobiliste en avait une à côté de lui, pas vieille du tout, celle-là. Or, on ne devrait jamais lorsqu'on conduit offrir le siège voisin du sien à une dame, cette présence pouvant apporter mille distractions. Une femme est nerveuse, bavarde, et les cris qu'elle pousse, les questions qu'elle pose, les coups d'œil que le chauffeur est tenté de lui jeter, sont autant de causes d'accidents¹²⁴ ».

Telles les femmes qui osaient autrefois embarquer sur un navire, la présence féminine en automobile apparaît comme une source de malheur. Peu importe ainsi le siège qu'elles occupent, sur les femmes pèsent toujours le poids de la différence sexuelle¹²⁵, qui leur assigne tous les défauts et justifie leur mise à l'écart de l'univers automobile. Instabilité émotionnelle, faiblesse physique, déficience intellectuelle¹²⁶, voire une dangereuse beauté, tous concourent à écarter les dames de l'automobile.

Il est donc peu surprenant que, dans les textes et l'imagerie de l'époque, des chauffeuses incontrôlables, à la conduite erratique, apparaissent ici et là. Au mieux, elles sèment l'effroi chez les passagers masculins, comme dans la caricature de William G. Stewart intitulée *When*

¹²¹ Voir Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 317.

¹²² Voir *ibid.*, p. 278.

¹²³ *Ibid.*, p. 317.

¹²⁴ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 206.

¹²⁵ Voir Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 4-5.

¹²⁶ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 26.

Woman Drives (1915, **fig. 75**). Une femme et quatre hommes peuplent cette illustration : au premier plan, la chauffeuse tient fermement le volant, un air déterminé peint sur son visage. Chez elle, on ne décèle nulle trace de l'effroi ou de la panique qui caractérisent ses passagers masculins. Ceux-ci ne partagent nullement le calme de la conductrice, ce dont témoigne leur expression d'épouvante, à laquelle s'ajoutent quelques détails qui, d'une part, rendent compte de la vitesse du véhicule (le foulard de la femme flottant au vent, le chapeau du passager arrière s'envolant dans les airs) et, d'autre part, qui laissent présager la tragédie qui se prépare : l'un des hommes se tient la tête à deux mains, l'un se ronge les ongles bien qu'il porte des gants, et l'un, enfin, cherche à se protéger de ses bras. Tous se préparent à l'impact qui semble imminent. Et pourtant, à l'avant, madame conduit avec assurance... ou serait-ce plutôt avec insouciance ? Ici, la conduite féminine est le sujet de moqueries, alors qu'ailleurs, elle provoque des tragédies. Dans les journaux, les accidents causés par les automobilistes font souvent la une : quand le *Petit Journal* annonce, sur la première page de sa livraison du 26 juillet 1925, « L'accident de madame Caillaux » (**fig. 76**), accompagnée d'une illustration qui la représente avec sa passagère, toutes deux ensanglantées et gisant dans les décombres d'une automobile fumante, il n'aide en rien la réputation déjà fragile des femmes au volant. Dans la culture, le phénomène est aussi présent et il m'apparaît impossible, à ce sujet, de passer à côté de l'exemple de Daisy Buchanan, célèbre « chauffarde » qui apparaît dans *The Great Gatsby* (1925) de Francis Scott Fitzgerald. Installée au volant de la rutilante Rolls-Royce jaune de Gatsby, celle-ci tue accidentellement la maîtresse de son époux, tel que l'explique le propriétaire du véhicule :

« You see, when we left New York she was very nervous and she thought it would steady her to drive — and this woman rushed out at us just as we were passing a car coming the other way. It all happened in a minute, but it seemed to me that she wanted to speak to us, thought we were somebody she knew. Well, first Daisy turned away from the woman toward the other car, and then she lost her nerve and turned back. The second my hand reached the wheel I felt the shock — it must have killed her instantly »¹²⁷.

Conséquence directe de la nervosité de Daisy, la tragédie est provoquée par son incapacité à contrôler adéquatement son véhicule, l'homme étant contraint de prendre lui-même le volant

¹²⁷ Francis Scott Fitzgerald, *The Great Gatsby*, New York, Macmillan Publishing, 1925, p. 154.

en dernier recours. Hélas, son intervention se fait trop tard et ne peut empêcher la catastrophe. Dans ce passage, Daisy incarne toutes les craintes des détracteurs des chauffeuses : « [L]a femme au volant est l'image sophistiquée, implacable de la mort. Active ou passive, tueuse ou victime, au volant, elle incarne la vengeance, le malheur, le destin dans un *crescendo* de musique originale¹²⁸ ». Ce que cette scène d'accident nous enseigne, c'est que l'automobile est un outil dont le pouvoir ne se limite pas à ses usagers ; il peut décider de la vie et la mort¹²⁹ des individus qui se trouvent sur son chemin, ce qui contribue à sa terrible réputation. Pas étonnant que Jules Verne l'ait surnommée « l'Épouvante » ou que plusieurs écrivains aient vu en elle l'opportunité de sceller le sort de leurs personnages. Instrument du destin, voilà le rôle qui est confié à l'automobile dans *To the North* (1932), roman de l'écrivaine britannique Elizabeth Bowen.

10.2 Le prix de la vitesse

Campé dans le Londres des années 1920, le récit de Bowen s'articule autour de deux jeunes bourgeoises liées par la tragédie : au lendemain de la mort de son époux, Cecilia Summers, âgée d'à peine 29 ans, emménage avec la sœur du défunt, de quatre ans sa cadette. Malgré les réserves émises par des membres de leur entourage, qui considèrent avec méfiance cette cohabitation¹³⁰, les deux femmes sont liées par une forte amitié, se plaisant dans la compagnie l'une de l'autre : « *Mistrustful, tentative, uncertain whether to marry again, she was quite happy only in one relationship : with her young sister-in-law Emmeline* » (*North*, 8). Or, leur existence paisible bascule lorsqu'elles font la connaissance d'un certain Mark Linkwater, un avocat aux intentions troubles et à la réputation peu enviable qui s'éprend de la jeune Emmeline. Leur relation constitue le nœud de l'intrigue, puisqu'elle provoque toutes les mésaventures et les tragédies qui viendront bouleverser leur existence paisible. À l'ombre de leur histoire d'amour, qui est faite de hauts et de bas, se profile la silhouette menaçante de l'automobile. Toujours, elle est là, ponctuant les scènes qu'ils partagent, jusqu'au tout dernier

¹²⁸ France Renucci, *loc. cit.*, p. 235.

¹²⁹ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 5.

¹³⁰ Voir Elizabeth Bowen, *To the North*, New York, Anchor Books, 2006 [1932], p. 12. Désormais abrégé en *North*, suivi du numéro de page.

acte dans lequel l'auteure donne la pleine mesure de son pouvoir. Dans cette œuvre, c'est Emmeline qui hérite du rôle de la chauffeuse, quoique Cecilia soit elle-même décrite comme une avide voyageuse, ce dont témoigne ce dialogue entre Emmeline et sa tante, Lady Waters :

« Cecilia [...] never seems to be happy when she is not in a train – unless, of course, she is motoring. »

« It depends rather where she is going. »

« I often wish she would fly. »

« She would arrive too quickly, » said Lady Waters. « Also, I understand that one cannot talk in an aeroplane. I really dread these journeys ; she picks up the oddest acquaintances. » (North, 14)

Si Cecilia préfère la locomotive et l'automobile à l'aéroplane, c'est bien parce qu'elle voit l'espace des transports comme un lieu pour faire des rencontres. Or l'aéroplane, à l'époque où se déroule le récit, n'a pas encore pris la forme « commerciale » qui lui permet d'accueillir de nombreux passagers. C'est donc dans un train faisant le trajet entre Milan et Londres qu'elle fait la connaissance de Mark Linkwater, rencontre qu'elle ne tarde pas à regretter : « [S]he wished she had not picked Markie up in the train and given him her address » (North, 30). Dans cette œuvre, le malheur arrive par le train et repart en automobile... signe des temps qui changent. Ainsi, bien que Cecilia soit présentée d'emblée dans le récit comme une femme en mouvement, elle ne prend pas elle-même les commandes de sa destinée. Le contraste entre les attitudes et le tempérament des deux sœurs coïncide avec leur rapport à l'automobile. Cecilia, qui passe ses jours dans l'oisiveté, courant les réceptions et les magasins, est dotée de qualités codées comme étant féminines : « [T]here is nothing of the professional woman about Cecilia ; she is essentially feminine » (North, 212). Portée à laisser transparaître ses émotions, elle apprécie la compagnie des enfants qui réveillent en elle son côté aimant et maternel. Sa relation à l'automobile est, elle aussi, plus traditionnelle, en cela qu'elle s'accommode aisément du rôle de passagère, voyageant en train, en taxi ou s'installant aux côtés de son prétendant, Julian, lorsque celui-ci l'invite à faire un tour dans sa Bentley : « They cleared London and ran out into the country. Cecilia blinked ; they were doing seventy on a straight stretch of road. Julian drove in silence ; she raised her face happily to the sun » (North, 92).

À l'opposé de cette attitude contemplative qui caractérise les promenades de Cecilia¹³¹, Emmeline préfère être en contrôle, peu importe la situation. Avant que Markie ne lui fasse tourner la tête, la jeune femme étant entièrement dévouée à sa carrière d'agent de voyage au sein de sa propre compagnie. À partir de son bureau, elle incite ses clients à se mettre en mouvement : « *Emmeline, who had sent so many clients flying that her Bloomsbury offices seemed to radiate speed* » (North, 178). Puissance et vitesse émanent de sa personne elle-même, au point de contaminer les clients de son agence, tel un virus se propageant. La jeune femme conduit ses clients à repousser les limites de leur existence en voyageant de façon téméraire : « *“We’ve got a slogan : “Move dangerously” – a variant of “Live dangerously”, you see. It took us some time to think out, but I think it’s effective. We’re having it stamped on our circulars”* » (North, 25). Emmeline suivra elle-même ce conseil, à ses propres dépens. Indépendante, entêtée, cette dernière est tout à l'opposé de Cecilia, voire même de l'image de la jeune fille bien élevée, de l'aveu même de son amie : « *“Emmeline’s not a jeune fille à marier ; ever since she was twelve she has done what she likes ; she’s completely clear-headed, her head is better than mine”* » (North, 205). L'héroïne de Bowen tient bien plus de la « femme moderne » que de la fille-fleur, elle qui démontre un degré d'indépendance qui provoque l'admiration de sa belle-sœur. Ainsi, que ce soit elle qui, des deux amies, soit la plus encline à conduire une automobile surprend peu, considérant la manière dont la voiture incarne, à l'époque, une nouvelle manière de se conduire en société : « *[T]he auto seemed to embody an attractive and dangerous modern “freedom in manners and morals” for those previously socially constrained*¹³² ». Si elle refuse le rôle de passagère, c'est non seulement en raison du plaisir qu'elle éprouve à conduire¹³³, mais également parce que les hommes qui peuplent son existence en sont incapables :

Emmeline’s love of speed, travel, and mobility is often juxtaposed with male characters in the novel in a way which accentuates her agency over theirs : her partner in the travel agency, Peter Lewis, never travels because he suffers from acute motion sickness

¹³¹ « *Cecilia – leaning back in the big open Bentley as they slid out through the traffic passing car after car – reflected that [...] it must be nice sometimes to have a little too much. She looked amiably into other cars, watched Saturday couples pushing perambulators along the pavements and wondered if she should like children, and kept pointing out to Julian houses in which she was glad she did not live* » (North, 91).

¹³² Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 138.

¹³³ « *“No, I like driving my car”* » (North, 78).

[...], while her lover, Mark Linkwater, does not drive and reluctantly flies for the first time when he accompanies Emmeline to Paris¹³⁴.

Ennuyé par la mécanique, refusant de pratiquer une activité dans laquelle il ne peut exceller¹³⁵, Mark cède volontiers le volant à Emmeline, qui adopte le rôle qui sied normalement à l'homme en offrant, à quelques reprises, de raccompagner son amant jusque chez lui. Or, en accordant ainsi à la femme aimée le siège du conducteur, Mark se soumet malgré lui à ses volontés, à son ascendant, situation qui lui pèse éventuellement. Afin de renverser la vapeur, il doit éloigner la femme de sa machine et propose donc à Emmeline une retraite de deux jours dans un cottage en campagne : « *To play at house with her for two days would not be uncharming [and][...] would reduce Emmeline to entire and rare dependence on male capacity. Two days undisturbed possession of her, clear of Paris or London, had a sweetness hard to resist* » (North, 248-249). Pour posséder la femme, il faut non seulement l'éloigner de sa voiture, mais également la sortir de la ville (Paris, Londres), puisqu'il s'agit d'un espace de mobilité où la chauffeuse peut justement faire usage du pouvoir que lui donne l'automobile. L'amener à la campagne, la confiner à un espace en retrait du monde, lui faire perdre ses repères en l'éloignant de son chez soi, de l'influence de Cecilia, de son travail, est une manière pour l'amant de reprendre le dessus sur la femme aimée. Son influence se limite cependant à un espace-temps bien précis, alors que le pouvoir de la femme est réitéré à chacune de ses sorties en automobile. Placé du côté de l'immobilité et de la sédentarité, aliéné par rapport à une technologie qu'il ne peut manipuler¹³⁶, Mark se retrouve par le fait même déconnecté de la modernité : « *This differential relation to mobility along gender lines problematizes the male characters' claims both to agency and modernity*¹³⁷ ». Dans le récit de Bowen, l'acte de conduire représente un aspect constitutif de la vie moderne, se questionner sur l'automobile apparaissant comme une manière de réfléchir, de manière plus générale, aux changements qui se produisent dans la société : « *Modern life becomes increasingly complex. It seems a short time motoring was in itself a pleasure. [...] I am still surprised by the speed at which things fly*

¹³⁴ Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 134.

¹³⁵ « *Markie did not drive a car because machinery bored him ; also on the principle that it is a mistake to do anything anyone else can do for one : he did nothing at which he could not excel* » (North, 251).

¹³⁶ Voir Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 134.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 134-135.

past. But nowadays the whole incentive to motoring seems an anxiety to be elsewhere » (North, 78). Autrefois source de plaisir selon le personnage du Vicaire, qui tient ce discours, l'automobile apparaît plutôt, dans les années 1920 (époque durant laquelle se déroule le récit), comme une manière pour les contemporains d'échapper à la société moderne, de plus en plus complexe, étourdissante même. Désir d'être ailleurs, volonté d'échapper à un monde devenu anxiogène, l'automobile est bien un outil de fuite. Pour Emmeline, cette fuite s'incarne cependant à une autre échelle, car sa relation à l'automobile s'incarne comme une manière, pour l'auteure, de traduire l'état psychologique de la jeune femme. Frappée pour la première fois par l'amour, elle perd le contrôle d'une existence jusque là réglée autour de son travail : ne sachant comment se comporter par rapport à un amant imprévisible ni que penser des mises en garde de Cecilia, Emmeline trouve en l'automobile un refuge, ce dernier constituant l'un des derniers aspects de son existence sur lequel, jusqu'au dénouement du récit du moins, elle garde l'ascendant. Nombreuses sont les scènes où, ne sachant comment se comporter, Emmeline trouve du réconfort en l'automobile : « *Emmeline, who could formulate nothing, put up a hand to her cheek that still flamed from the sun and speed of the journey, and that departure* » (North, 259). Le souvenir du trajet en voiture, de la chaleur du soleil et du vent soufflant sur son visage, représentent les seuls aspects de son voyage faisant le moindre sens ; lorsque toute son existence part en éclats, la réminiscence de ses déambulations devient un baume sur son cœur brisé. Parfois, l'automobile obéit simplement aux soubresauts de sa pensée ou aux mouvements de son cœur. Regrettant d'avoir rejeté l'invitation à dîner de Mark, Emmeline se laisse aller à ses émotions alors qu'elle se trouve au volant de sa voiture : « *"I can't," she had said, despairing. She shot into gear, accelerated, and the small car went spinning, terrified, up the empty streets to St. John's Wood. Emmeline, trembling, went to her room and wept* » (North, 60). Personnifiée par l'emploi de l'adjectif « terrifiée », l'automobile évoque ici la détresse psychologique de la jeune femme. À plusieurs reprises, c'est d'ailleurs en étudiant les mouvements de la machine que le lecteur peut comprendre ce que ressent Emmeline, un phénomène que les personnages eux-mêmes reconnaissent : « *I can't live at top gear* » (North, 100), dit Mark en s'adressant à sa bien-aimée. Par l'emploi de cette métaphore,

Mark associe la prodigieuse vélocité de l'automobile au caractère étourdissant, agité et bouillonnant de l'existence d'Emmeline. Affirmation prémonitoire¹³⁸, puisqu'elle anticipe les tragiques événements qui ferment le récit, ce passage rend également compte de la relation étroite qui unit Emmeline à la vitesse, son amour pour ce dernier étant constitutif de son identité de « femme moderne » : « *[S]peed and travel are central to representations of modern subjectivity and, specifically, to the representation of modern female subjectivity*¹³⁹ ». Son goût pour la vitesse la conduit ultimement à sa perte : des deux destins qui attendent les automobilistes au bout du chemin, c'est celui qui mène à la mort qu'emprunte Emmeline.

Considérant les nombreux passages où la jeune femme est possédée par le démon de la vitesse, il semble presque inévitable que le récit se termine par un accident d'automobile. C'est cet événement qui occupe le vingt-huitième et dernier chapitre de *To the North*. Éreintée par la cruauté de Mark à son égard, qui se refuse toujours à l'épouser, Emmeline propose de le raccompagner à la gare de King's Cross en voiture. Impossible de dire précisément quelle est la volonté de la jeune femme à ce moment-là : espère-t-elle que Mark change d'avis au cours du voyage ? Veut-elle simplement profiter du moment pour lui faire ses adieux ? Quoique que furent ses intentions premières, qu'elles ne forment jamais ouvertement puisque le voyage se déroule d'abord dans le plus grand silence, l'on comprend rapidement que le trajet en automobile est une façon, pour elle, de retenir Mark près d'elle, celui-ci ne pouvant la quitter tant qu'il se trouve dans la voiture. Ses plans se dessinent ainsi implicitement lorsqu'elle déclare à son amant : « *"We're going north"* » (*North*, 296). Comme une sentence s'abattant sur un prisonnier, le changement de destination foudroie Mark, qui se doit de l'accepter, devinant que l'amour est le but du voyage : « *"But you loved me – or why are we driving to this damned place?"* » (*North*, 300). Il est soumis à la volonté d'Emmeline, d'autant plus que la destination choisie est imprécise : impossible pour lui de trouver une porte de sortie, ne sachant exactement où il va ni la durée du voyage. Il supplie plusieurs fois Emmeline de faire demi-tour, sans succès : « *He said urgently: "Listen: turn back. Come back to the flat"* » (*North*, 297), « *He insisted: "Come back to the flat"* » (*North*, 297), « *"Then can't we go back?"* » (*North*, 298). En ne déclarant pas clairement son but, le « nord » pouvant évoquer

¹³⁸ Voir Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 141.

¹³⁹ *Ibid.*, p. 132.

des espaces proche comme lointain, Emmeline s'assure de prolonger le voyage, et par le fait même, de garder Mark près d'elle. De plus, dès lors qu'Emmeline annonce sa destination qui n'en est pas réellement une, le véhicule ne cesse de gagner en rapidité : « *Petrol pumps red and yellow, veins of all speed and dangerous, leapt giant into their lights* » (North, 296). Dans les veines de la machine, à nouveau anthropomorphisée, coule plus que du pétrole : la vitesse et le danger y courent aussi, ce qui a une influence directe sur les personnages. Leur cœur s'affole sous l'effet de la vélocité, les poussant à exprimer leurs sentiments plus librement que jamais : « *Like earth shrinking and sinking, irrelevant, under the rising wings of a plane, love with its unseen plan, its constrictions and urgencies, dropped to a depth below Emmeline, who now looked down unmoved at the shadowy map of her pain* » (North, 304). La douleur est si vive qu'elle se matérialise sous les yeux de la jeune femme, prenant la forme et la couleur du monde qui défile autour d'elle. Ce passage montre bien comment la femme, dans la dernière partie du récit, est déconnectée de ses propres émotions. Projetée hors de son corps, elle assiste à la scène plus qu'elle n'y participe, n'étant plus que l'ombre d'elle-même.

Lorsque Mark propose à Emmeline de l'épouser, elle refuse, affirmant que celui-ci l'a blessée, qu'il a été cruel à son endroit. La confusion règne chez la jeune femme, son cœur et sa tête l'entraînant dans des directions opposées, comme deux aimants qui se repoussent. De son côté, Mark ne sait pas non plus où donner de la tête : « *But, startled by his alternations of panic and triumph, his cold resolution to keep her and bitter enraged desire to throw her off, she turned his way* » (North, 303). L'automobile devient dans ce contexte le lieu d'une furieuse bataille entre raison et sentiment, entre haine et amour. Il y a donc quelque chose de symbolique dans le choix effectué par l'auteure : en campant la dernière scène dans une automobile, qui se trouve elle-même à la croisée des chemins dans l'imaginaire de l'époque, car porteuse de vie comme de mort, elle rend compte de l'impasse dans laquelle se trouvent ses protagonistes. Ne pouvant se résoudre à se séparer ni à s'aimer, ils choisissent plutôt de rouler, seule manière de prolonger une relation qui se meurt. L'espace de la route est en quelque sorte le seul endroit où ils peuvent être ensemble, tous les autres ayant échoué à cette tâche : dans le petit cottage comme la demeure familiale, ils se sont disputés, blessés mutuellement. Rouler, c'est également une façon pour Emmeline de retarder toute prise de décision pouvant sceller son avenir, de *fuir* ses problèmes :

Collecting himself, he found in her furious driving response, were it only an apprehension, to his own pressure : her speed had the startled wildness of flight. He was now quite certain he had not lost her, for she was like someone who plays the piano wildly to drown some crisis they cannot even admit, or question to which there can only be one answer... (North, 302).

L'accélération furieuse du véhicule apparaît comme l'expression des sentiments d'Emmeline, la réponse à son tourment intérieur. Les mouvements du véhicule obéissent aux soubresauts de sa pensée, comme si les roues et le moteur étaient directement connectés au système nerveux de la jeune femme : « *Speed, mounting through her nerves with the consciousness of direction, began to possess Emmeline – who sat fixed, immovable with excitement* » (North, 302). Les sens de la femme en alerte, à la manière d'une impulsion électrique, lancent l'automobile dans une course folle. Intoxiquée par le mouvement, Emmeline perd peu à peu contact avec la réalité. Mark n'existe plus, ses demandes répétées pour qu'elle ralentisse passent inaperçues, seul importe l'horizon, le nord qui l'appelle : « *But, from beyond, the North – ice an unbreathed air, lights whose reflections since childhood had brightened and chilled her sky, touching to life at all points a sense of unshared beauty – reclaimed her for its clear solitude* » (North, 302). Incapable de communiquer ce qu'elle ressent, la jeune femme s'exprime via son véhicule ou plutôt, elle le laisse parler à sa place : « *Emmeline, who said nothing, drove, as though away from the ashy destruction of everything, not looking back* » (North, 304). Jusqu'alors maîtresse de l'automobile, la protagoniste semble perdre peu à peu le contrôle de celle-ci. La machine reprend ses droits sur la conductrice, rappelant par là que l'automobile, comme le train avant lui, est perçue comme un facteur d'angoisse, d'aliénation et de destruction¹⁴⁰. Lorsque ce véhicule provoque des accidents, les contemporains sont brutalement rappelés à l'ordre sur le danger que représente la machine : « S'ouvre, avec le développement de l'automobile, l'ère de la normalisation de la mort motorisée¹⁴¹ ». Emmeline semble être la victime de cette toute-puissance, plusieurs passages rendant compte de l'inertie qui la gagne à l'approche de l'accident : « *Running dark under their wheels the miles mounted by tens : she felt nothing – Like a shout from the top of a bank, like a loud chord struck on the*

¹⁴⁰ Voir Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 62.

¹⁴¹ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 324.

dark, she saw "To the north" » (North, 304). Possédée par une force qui la dépasse, Emmeline se laisse porter par la vitesse, celle qui engourdit les sens¹⁴², voire celle qui paralyse : « Her state rushed at him with an appalling perception of physical danger, his sense of her unrelaxed grip on the wheel and unknowing pressure on the accelerator [...] must have pointed to this : his dependence, this moment, for life on these long ignorant fingers and silent brain » (North, 305). À cet instant, elle ne ressent rien, ne pense plus à rien, perd même le contact avec le volant et l'accélérateur qui contrôlent respectivement la direction et la vitesse du véhicule. La situation est hors de son contrôle, Emmeline étant déconnectée de son véhicule pour la première fois du récit. Lorsque survient l'accident que l'on devine mortel, à la fin du roman, il est difficile de dire s'il s'agit d'un choix délibéré de la part de la jeune femme ou bien d'une décision de la voiture elle-même¹⁴³ : « This is most clearly evident in the unstable significations of the car in the novel. What begins as a metaphor (the car stands for agency) becomes the thing itself (the car, not the driver, is the agent) at the expense of the female driving subject¹⁴⁴ ». Après tout, l'automobile a été si souvent personnifiée que l'on pourrait croire qu'elle est dotée de sa propre indépendance d'esprit. La femme est victime de son véhicule, qui possède son âme¹⁴⁵, ce qui remet en question le pouvoir que celui-ci lui procure :

If Emmeline's control of her car metaphorically represents the agency of the modern woman, it is also a means of problematising that agency as well. In the extended description of the final drive north, it remains unclear whether the crash is deliberate or not, whether agency resides in Emmeline or the car¹⁴⁶.

En ce sens, *To the North* présente une image de la « femme moderne » ambiguë, puisqu'elle n'est pas nécessairement associée à un avenir positif : alors que Cecilia, qui attend confortablement le retour de son amie dans son appartement, peut espérer vivre heureuse en

¹⁴² « [S]peed streamed from her unawares » (North, 305).

¹⁴³ « Markie dragged their wheel left : like gnats the two hung in the glare with unmoving faces. Shocked back by the moment, Emmeline saw what was past averting. She said : "Sorry", shutting her eyes. » (North, 306).

¹⁴⁴ Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 142.

¹⁴⁵ « An immense idea of departure – expresses getting steam up and crashing from termini, liners clearing the docks, the shadows of planes rising, caravans winding out into the first dip of the desert – possessed her spirit, now launched like the long arrow. [...] Blind with new light she was like somebody suddenly not blind, or, after a miracle, somebody moving perplexed by the absence of pain » (Je souligne : North, 304).

¹⁴⁶ Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 141.

compagnie de Julian, Emmeline est tuée par l'instrument même de son émancipation : « *Emmeline may be linked with speed, travel and mobility in the novel, but this is a chain of signifiers that leads to death*¹⁴⁷ ».

Or, même si l'expérience vécue par Emmeline se révèle négative, elle n'en demeure pas moins une expérience moderne. L'automobile, en provoquant la mort d'Emmeline après lui avoir procuré du réconfort et du plaisir, apparaît tout à fait représentative du caractère contradictoire et paradoxal de l'« expérience de la modernité »¹⁴⁸, telle que la définit Marshall Berman dans *All That Is Solid Melts Into Air*. Synonyme de joie, de pouvoir et d'aventure¹⁴⁹, cette dernière est également associée à une forme de désorientation et de désintégration, puisqu'elle menace de détruite le monde dans lequel nous vivons¹⁵⁰. Emmeline, malgré son destin tragique, se présente ainsi comme une femme tout à fait moderne et non simplement comme une femme émancipée : son automobile n'est pas qu'une manière de se déplacer librement, de se rendre à son travail ou de contrôler son amant, c'est une manière d'entrer directement, voire brutalement, en contact avec un monde en transformation, de questionner également sa propre identité qui doit s'adapter à cet univers nouveau : « *She was lost to her own identity, a confining husk. Calmly, exaltedly rising and balancing in this ignorance she looked at her hands on the wheel, the silver hem of her dress and asked herself who she was* » (*North*, 304). En plus de perdre le contrôle de la voiture, elle perd ses repères identitaires, l'absence de destination claire était évocatrice d'une identité floue, en constante évolution. Un tel phénomène est également à l'œuvre dans *Orlando* de Virginia Woolf (1928). La troisième partie du récit voit l'héroïne être confrontée aux merveilles technologiques du XX^e siècle, inventions qui ne cessent de la surprendre : « *The very fabric of life now, she thought as she rose, is magic*¹⁵¹ ». L'électricité, les omnibus, les automobiles et les avions, tout fascine Orlando et constitue un choc, son esprit devant s'ajuster à cet univers nouveau et,

¹⁴⁷ Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 142.

¹⁴⁸ Voir Marshall Berman, *op. cit.*, p. 13.

¹⁴⁹ Voir *ibid.*, p. 15.

¹⁵⁰ « *They are moved at once by a will to change – to transform both themselves and their world – and by a terror of disorientation and disintegration, of life falling apart. They all know the thrill and the dread of a world in which “all that is solid melts into air”* » (*Ibid.*, p. 13).

¹⁵¹ Virginia Woolf, *Orlando. A Biography*, Oxford, Oxford University Press, 1992 [1928], p. 286.

surtout, au « moment présent »¹⁵² : « *Now as she stood with her hand on the door of her motor-car, the present again struck her on the head*¹⁵³ ». D'une certaine façon, la temporalité du présent se retrouve associée à la spacialité de l'automobile, les déambulations erratiques dans les rues de Londres étant une manière d'évoquer le sentiment d'égaré qu'éprouve Orlando, celle-ci ayant l'impression de ne pas être de son époque, d'être désynchronisée¹⁵⁴ par rapport au monde moderne : « *That Orlando had gone a little too far from the present moment will, perhaps, strike the reader who sees her now preparing to get into her motor-car with her eyes full of tears and visions of Persian mountains*¹⁵⁵ ». Malgré tout, Orlando est présentée comme une chauffeuse aguerrie. Sans que ne soit donné d'indices quant à la manière dont elle est devenue chauffeuse, le phénomène se produit du jour au lendemain, l'héroïne de Woolf devient une habile conductrice, se mouvant sur les routes avec maîtrise et rapidité¹⁵⁶. Ainsi, elle ne laisse pas la surprise qui l'animait au départ la détourner d'un des plus puissants symboles du progrès : « *Orlando was terribly late already. She ran downstairs, she jumped into her motor-car, she pressed the self-starter and was off. Vast blue blocks of building rose into the air*¹⁵⁷ ». Après tout, l'automobile lui permettra peut-être de rattraper son retard...

Quitter le confort de son foyer pour occuper l'espace public, c'est s'exposer à des risques : partout le danger rôde et la mort attend au tournant. Tel est le prix à payer pour être une « femme moderne » à part entière. Plutôt que d'observer le monde de sa fenêtre, il faut en faire l'expérience en s'installant derrière un volant, quitte à y laisser sa vie, comme Emmeline ou encore à l'instar de la danseuse américaine Isadora Duncan qui « mourra d'avoir trop aimé la vitesse¹⁵⁸ » lorsque son foulard, coincé dans la roue de son véhicule, lui coupera littéralement le souffle...

¹⁵² Voir Makiko Minow-Pinkney, « Virginia Woolf and the Age of Motor Cars », dans Pamela L. Caughie (dir.), *Virginia Woolf in the Age of Mechanical Reproduction*, New York et Londres, Garland Publishing, 2000, p. 162.

¹⁵³ Virginia Woolf, *Orlando*, op. cit., p. 292.

¹⁵⁴ Voir Wendy Parkins, op. cit., 145.

¹⁵⁵ Virginia Woolf, *Orlando*, op. cit., p. 291.

¹⁵⁶ « *Masterfully, swiftly, she drove up the curving drive between the elms and oaks through the falling turf of the park whose fall was so gentle that had it been water it would have spread the beach with a smooth green tide.* » *Ibid.*, p. 300.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 285.

¹⁵⁸ Gilles Néret et Hervé Poulain, op. cit., p. 33.

Chapitre 11

Dans le siège du conducteur

11.1 On ne naît pas chauffeuse, on le devient

Au bout du chemin, la mort guette sa prochaine victime ; dans l'ombre, en silence, elle regarde les automobilistes qui défilent à toute allure, anticipant l'instant où ils perdront le contrôle. Pour la chauffeuse avertie, il n'est cependant pas question de se joindre à cette parade funèbre : un simple coup de volant suffit à lui faire éviter la catastrophe. La mort devra attendre.

Toute automobiliste ne constitue pas une menace. Habileté, vigilance, compétence, voilà également des qualités que les écrivains et artistes prêtent aux chauffeuses. Dans l'univers des chauffeuses, machine et femme font bon ménage. Plutôt que d'être un vecteur d'aliénation, l'automobile permet à la conductrice de redessiner son corps, de redéfinir son rôle et de se façonner une nouvelle identité¹⁵⁹. En plus de la relation à la machine, à la vitesse et au mouvement, ce sont les thèmes du désir, du plaisir et de la sexualité ainsi que la question de la visibilité qui sont abordés dans ce chapitre. Deux œuvres en particulier permettent d'effectuer ce travail, soit *La Garçonne* de Victor Margueritte (1922) et *L'Aventure sur la route. Roman d'une faible femme et de sa petite auto* de Raymond de Rienzi (1925). Ces textes, en plus de partager une parenté dans leur origine – elles ont été écrites en France au milieu des années 1920 – ont ceci en commun qu'elles mobilisent une figure bien spécifique, qui a précédemment été présentée comme un avatar de la « femme moderne », la garçonne. Monique Lerbier et Danièle Kimris, héroïnes respectives des deux romans, constituent à cet égard des exemples types, la première ayant même lancé cette mode qui poussa toute une génération de jeunes femmes à se couper les cheveux, à raccourcir leurs jupes et à piloter des voitures¹⁶⁰. Leur relation à l'automobile, signe visible de leur indépendance d'esprit, soulève

¹⁵⁹ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 44.

¹⁶⁰ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 42.

plusieurs questions intéressantes qui participent à la définition de la *fugitive*, telle qu'elle se construit au fil de ses nombreuses (ré)incarnations.

Toute *fugitive*, afin d'être digne de son titre, doit être poussée sur la route par une raison particulière : au-delà d'une volonté de se mettre en mouvement, elle doit surtout être animée par le désir de *fuir*, d'échapper à quelque chose ou à quelqu'un ou encore par la volonté de s'arracher à un univers toxique, un espace trop étroit. Monique et Danièle ne font pas exception à la règle. Pour la première, c'est un long processus qui la pousse à conduire. Au début du récit, elle mène une existence relativement conventionnelle pour une jeune fille de bonne famille, quoiqu'elle soit qualifiée de « garçon manqué¹⁶¹ » par sa mère, que ses amies la trouvent « originale » (*Garçonne*, 25) et qu'elle pratique ardemment divers sports, comme le tennis et le golf. Amoureuse de Lucien Vigneret, un fabricant d'automobiles – étrange coïncidence –, sa route semble tracée d'avance : elle doit se marier pour répondre aux attentes de sa famille qui espère, par cette union gagner un partenaire d'affaires. Or, lorsque la jeune femme réalise qu'elle s'est donnée à un homme qui lui préfère une autre, voire plusieurs autres femmes, elle rompt ses fiançailles et quitte la société de ses parents afin de mener une vie indépendante à Paris : « Je suis seule désormais ! Seule dans ma maison, seule dans mon cœur... sans attaches sociales, sans foyer ! » (*Garçonne*, 123). Toutes les conditions sont réunies pour que la *fugitive* soit poussée à prendre le volant. L'environnement urbain est propice à l'adoption de ce passe-temps, d'autant plus que, dans le Paris des Années folles, l'automobile constitue une « marque de distinction indispensable¹⁶² ». En sortant de l'espace réglé et protégé du foyer, Monique pose un geste constitutif de l'identité de la *fugitive*, puisque c'est par le contact avec l'ailleurs que la femme peut se réinventer, recréer son rôle et son image. C'est une situation similaire qui est vécue par Danièle Kimris, puisqu'une rupture amoureuse est à l'origine de sa fuite : maîtresse depuis plusieurs années de son cousin, un dénommé Norbert, elle se voit contrainte de le quitter lorsque l'épouse de ce dernier la supplie de sauver son mariage et ses enfants : « [J]'écrivis une lettre d'adieu à l'homme qui était toute

¹⁶¹ Victor Margueritte, *La Garçonne. La femme en chemin*, Paris, Ernest Flammarion, 1922, p. 52. Désormais abrégé en *Garçonne*, suivi du numéro de page.

¹⁶² Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 307.

ma vie – et, pour la première fois, je m’en allai seule sur les routes¹⁶³ ». Avant de mener une existence en solo, Danièle a cependant vécu de façon un peu moins conventionnelle que Monique : non seulement est-elle, de son propre aveu, une « horrible femme qui n’est plus vierge et qui, pourtant, n’a jamais été mariée » (*L’Aventure*, 160), mais elle a aussi été élevée par son père, « d’une manière si particulière qu’elle devint semblable à un garçon » (*L’Aventure*, 158). Il a façonné son esprit d’indépendance et a inculqué chez elle cet « instinct de souveraineté » (*Garçonne*, 119) que l’on retrouve chez l’homme : « Elle recevait en cadeau des échasses, des chevaux mécaniques, des moteurs et, plus tard, des bicyclettes et des carabines... Son papa lui apprit un peu de science et beaucoup de sport. Il lui fit passer d’emblée son permis de conduire et son baccalauréat » (*L’Aventure*, 158). Dans les deux œuvres, l’automobile n’arrive pas dans la vie de l’héroïne par hasard. Elle est le fruit d’un penchant pour des activités masculines, le produit également des circonstances et même de coïncidences. Monique est fiancée à un fabricant de voitures et sa propre mère est une fervente adepte de la pratique, étant « toujours en automobile, avec des amis » (*Garçonne*, 16), alors que Danièle est familiarisée à un jeune âge avec divers moyens de transport et avec les rudiments de la mécanique. L’on pourrait croire qu’elles étaient prédestinées à devenir chauffeuses, comme garçonne d’ailleurs, ces deux identités allant de pair dans les œuvres de Rienzi et de Margueritte, mais également dans le paysage artistique et publicitaire de l’entre-deux-guerres, sujet qu’il est nécessaire de commenter avant d’aborder les deux romans.

11.2 Des mascottes de radiateur

S’inspirant de la « petite reine », qui a su compter sur la fidélité de ses sujets (partout, les affichistes chantent ses hauts faits et mettent leur talent au service de sa gloire) pour assurer son règne, les constructeurs automobilistes investissent, à leur tour, le domaine publicitaire et recrutent les services d’une figure qui a propulsé le vélo au sommet : la femme, qui présente l’avantage d’être modulable, c’est-à-dire qu’elle peut s’adapter aux multiples transformations que connaît alors l’automobile, qui ne cesse d’être perfectionnée au début du XX^e siècle.

¹⁶³ Raymond de Rienzi, *L’Aventure sur la route. Roman d’une faible femme et de sa petite auto*, Paris, Ernest Flammarion, 1925, p. 162. Désormais abrégé en *L’Aventure*, suivi du numéro de page.

Tantôt, la femme se veut un symbole d'élégance, c'est le cas à la Belle Époque, plus tard, elle devient sirène pour séduire les consommateurs. Enfin, elle s'érige parfois comme un témoignage des changements sociaux en cours, en évoquant la liberté et l'émancipation : « Ainsi l'automobile promet effectivement la liberté totale, mais constitue en même temps un article de consommation faisant partie intégrante des industries de divertissement émergentes et futures¹⁶⁴ ».

Comme c'était le cas pour la *velocewoman*, l'univers publicitaire contribue de manière substantielle à la cristallisation des rapports entre femmes et automobiles. Les affiches rendent même compte de l'évolution de ces relations, dans la mesure où du simple rôle de passagère, la femme se voit petit à petit attribuer celui de chauffeuse. Bien entendu, il ne s'agit pas là d'une permutation définitive, dans la mesure où les deux rôles lui seront attribués de façon simultanée dans les décennies suivantes : dans les années 1950, la femme se retrouve au volant de voitures familiales, jouant le rôle de mère au foyer exemplaire, alors que dans les années 1960, où elle prend les traits de la pin-up, elle se contente d'être une simple figurante en se postant à côté d'une automobile qu'elle cherche à vendre par son « sex-appeal ». Un tel stéréotype ne date pas d'hier. Dans l'affiche pour les phares Alpha B.R.C. (**fig. 77**), créée par Philippe Chapellier en 1905, une jolie femme à moitié dénudée est assise sur le capot d'une automobile. Sa sexualité y est exploitée pour leurrer le consommateur, qui est de toute évidence un homme : « La femme devient objet, dans cette société fondée sur la possession, et l'automobile apparaît comme une projection du pouvoir viril de l'homme à qui elle appartient¹⁶⁵ ». Il a déjà été question dans l'introduction, l'automobile est d'abord pensée au masculin. Ainsi, quand les représentations placent la femme à côté de la voiture, quand elles l'assoient sur le capot ou la montrent penchée sur le moteur, elles témoignent indirectement de la place occupée par celle-ci dans l'univers automobile, soit la marge, l'à-côté. En attendant de pouvoir grimper dans la voiture, elle doit se contenter de graviter autour de la machine et de jouer les figurantes. En s'associant à l'automobile, elle permet surtout de traduire la charge érotique qui est portée par la machine elle-même : « *Indeed, the connection between men and cars has often been described as a "love affair," encompassing all the erotic and emotional*

¹⁶⁴ Pieter Verstraeten, *op. cit.*, p. 54.

¹⁶⁵ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 59.

*complexity the metaphor conveys*¹⁶⁶ ». C'est une relation fantasmée qui unit l'homme à l'automobile, celui-ci y projetant sa virilité, ce qui explique que la femme soit reléguée au rôle d'objet sexuel¹⁶⁷. En cela, l'industrie récupère une tendance utilisée dès les débuts de l'ère industrielle, voire au-delà : « *The use of mythic and erotic images of women to frame new technologies did not begin in the nineteenth century : decorative images of women had long been used to literally frame or ornament machines*¹⁶⁸ ». Parmi les figures emblématiques utilisées, il y a d'un côté celle de la noble déesse, qui confère à la machine une aura de dignité et de légitimité¹⁶⁹, et d'un autre celle de la sirène tentatrice. Dans les deux cas, la femme se dote d'une dimension spectaculaire¹⁷⁰, son seul rôle étant de séduire les consommateurs. Entre elle et l'automobile, il est difficile de déterminer laquelle est vendue : « Femme-automobile, automobile-femme, où commence l'une, où finit l'autre[?] Belle mécanique, déesse de fer ou de chair, nous diras-tu ton secret ?¹⁷¹ ». C'est d'abord à titre d'objet décoratif et non en tant qu'usagère du produit que la femme apparaît dans l'univers automobile¹⁷².

Certes, de tels clichés ne disparaissent pas dans les années 1920. Depuis les débuts de l'ère industrielle, les représentations des rapports entre femmes et machines sont faites de contrastes : elles sont à la fois façonnées par les marqueurs conventionnels de la féminité¹⁷³, mais elles remettent également en question, dans certains cas, ces stéréotypes culturels¹⁷⁴. Ainsi, à l'opposé des images promotionnelles qui réduisent la femme au rôle de femme fatale, l'on voit se développer l'idée que celle-ci peut faire un usage concret du véhicule et s'approprier son pouvoir. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, au cours de laquelle les femmes se sont illustrées par leur travail dans les usines et par leur occupation de postes traditionnellement masculins (tels ceux d'opérateur de machine, soudeur, mécanicien,

¹⁶⁶ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 166.

¹⁶⁷ Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 63.

¹⁶⁸ Julie Wosk, *Women and the Machine, op. cit.*, p. 18.

¹⁶⁹ Voir *ibid.*, p. 17.

¹⁷⁰ Voir *ibid.*, p. 20.

¹⁷¹ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 59.

¹⁷² Christophe Zagrodzki, et Réjane Bargiel, *L'automobile et la publicité. 100 ans d'automobile française*, catalogue d'exposition, Musée de la publicité, 30 mai – 15 octobre 1984, Paris, Musée de la publicité, 1984, p. 11.

¹⁷³ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine, op. cit.*, p. 17.

¹⁷⁴ Voir *ibid.*, p. IX.

instructeur aérien, préposé aux stations d'essence, travailleur de chemin de fer¹⁷⁵, conducteur de camion, ambulancier, etc.), plusieurs présumés associés au féminin sont mis à mal : au cours de ces années de tourmente, les femmes montrent en effet qu'elles ne sont pas inaptes à faire usage de la technologie, ce qui signifie que leur relation à la machine ne doit plus être pensée en termes d'aliénation¹⁷⁶ et leur vie, pour sa part, en termes d'inactivité et d'immobilité. Signe que les temps changent, la « femme moderne » partage avec la femme fatale, pendant l'entre-deux-guerres, le titre de figure chérie des magazines et des campagnes publicitaires. Les couvertures du *Motor*, magazine américain fondé au tout début du XX^e siècle à New York, témoignent bien de la coexistence de ces deux figures au sein du paysage médiatique. L'illustrateur et peintre Howard Chandler Christy, dans ses œuvres conçues pour les éditions de novembre 1921 (**fig. 78**) et mai 1923 (**fig. 79**), choisit d'associer à l'automobile des déesses à la chevelure abondante, qui ne sont pas sans évoquer les muses de l'Art nouveau. Enveloppée dans un drapé luxueux et coloré, la femme joue ici du luth et, là, est assise sur le capot d'une voiture, évoquant par sa posture les mascottes de radiateur. Purement ornementale est sa fonction dans ces images. Une vision tout autre est donnée par Ruth Eastman, artiste ayant travaillé pour différents magazines (*McCalls*, *Judge*, *Today's Housewife*, *Ainslee's*, etc.) dans les années 1920 et 1930. La couverture réalisée pour la livraison de juillet 1921 (**fig. 80**) met en scène une femme active : une raquette de tennis sous le bras droit, la main gauche bien agrippée sur le volant, elle observe le spectateur d'un air déterminé et serein. Elle est prête à reprendre la route après sa partie de tennis. Probablement inspirée par l'apparence de la championne française Suzanne Lenglen, célébrité du tennis féminin¹⁷⁷, Eastman représente la parfaite *sportswoman* en vêtissant la femme d'un long cardigan blanc à la coupe rectiligne qui gomme la taille et les seins et lui confère une silhouette longiligne, d'une jupe assortie, d'une cravate et d'un chapeau à large bord¹⁷⁸. Elle adopte la mode sportive, la vogue de l'activité physique ayant fortement favorisé l'adoption de

¹⁷⁵ Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 182-183.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. XI.

¹⁷⁷ Voir Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, *op. cit.*, p. 291.

¹⁷⁸ Agnès Saint-Laurent, « À l'ère du jazz », *Fashion. La mode à travers l'histoire*, Londres, Dorling Kindersley, 2012, p. 255.

vêtements plus pratiques, confortables et moins encombrants¹⁷⁹. Se dégage de cette représentation l'image d'une femme intrépide, puissante, active et athlétique, mais aussi, grâce à la présence de l'automobile, celle d'une femme libre, mobile et rapide¹⁸⁰ :

The fashionably dressed modern woman was also linked to the new consumer plaything of the decade – the automobile. At mid-decade, advertisers, novelists, and social observers pictured women (much more than men, it seems) behind the wheel of the car, creating a visual image of female mobility and power¹⁸¹.

On remarque, enfin, qu'elle arbore des cheveux courts, coiffure qui témoigne de l'influence de la garçonne sur celle de la chauffeuse. Cette dernière, dont l'image se cristallise durant les années folles, moment historique au cours duquel elle n'est plus considérée comme une figure marginale mais, au contraire, comme un phénomène symptomatique de la modernité, est rapidement associée à sa proche parente, la garçonne, dont elle est contemporaine. Son apparence, en conséquence, fait l'objet d'une forme de contamination, les caractéristiques de l'une étant attribuées à l'autre en raison de leurs similitudes, les deux se présentant après tout comme des avatars de la « femme moderne ». Petit à petit l'univers de la chauffeuse se détache cependant de celui de son homologue et développe des caractéristiques qui lui sont propres.

11.3 Garçonne ou chauffeuse ?

Des Années folles, la garçonne est une figure phare, la publicité, la littérature, le cinéma, la photographie et les magazines contribuant à façonner et à populariser son image¹⁸² ; figure intrinsèquement liée à la culture populaire, médiatique et commerciale, elle témoigne de la façon dont la mode, à l'époque, « commence à jouer un rôle majeur dans la formation des représentations¹⁸³ », en cela qu'elle se distingue surtout par son apparence singulière, qui

¹⁷⁹ Agnès Saint-Laurent, *op. cit.*, p. 255.

¹⁸⁰ Voir Marie-Louise Roberts, « Samson and Delilah revisited », *op. cit.*, p. 78-83.

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 78.

¹⁸² Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 10.

¹⁸³ *Ibid.*

transgresse les catégories de la différence sexuelle¹⁸⁴ en empruntant ouvertement à la garde-robe masculine. Dans un contexte marqué par une crise des identités et des rôles sexués, la mode se charge d'une dimension politique¹⁸⁵, en cela qu'elle devient pour les femmes le lieu d'une revendication et d'une possible libération¹⁸⁶ en leur offrant la possibilité de devenir « autre ». Cheveux courts, silhouette androgyne, corps élancé, musclé et bronzé, abandon du corset¹⁸⁷, raccourcissement de la jupe et introduction du pantalon dans l'univers féminin sous l'impulsion donnée par les grands couturiers, comme Paul Poiret et Coco Chanel¹⁸⁸, tels sont les marqueurs par lesquels la garçonne affiche sa différence et tels sont les signes que les écrivains et artistes leur attribuent dans leurs œuvres. Nombreux sont les textes et les images de chauffeuses qui récupèrent ces codes esthétiques. Bien entendu, l'apparence adoptée par Monique Lerbier dans le roman de Victor Margueritte va dans ce sens, celle-ci étant, après tout, la tête d'affiche du mouvement. Il est donc peu étonnant qu'elle soit décrite en ces termes au volant de sa voiture :

L'auto filait, au bourdonnement régulier du moteur. Coiffée d'un béret de cuir rouge, le cou nu dans le manteau dégrafé, elle conduisait avec une décision attentive, si joliment garçonnière que Régis ne put s'empêcher, tout maussade qu'il fût, de l'admirer... Oui, tout de même, il y avait là une nouvelle réalisation de la grâce féminine ! (*Garçonne*, 254).

Chez Margueritte, la femme est garçonne avant d'être chauffeuse. L'apparence de Monique lorsqu'elle s'adonne à des sports motorisés ne diffère pas de celle adoptée à l'ordinaire. L'automobile fait partie, certes, de son univers, mais ce n'est pas elle qui rythme son existence. Tout au long du récit, elle demeure secondaire à l'intrigue ainsi qu'à l'identité de Monique, sauf en quelques rares occasions. Ainsi, lorsque la jeune femme et son amant du moment, Régis Boisselot, s'achètent une automobile, le rapport que chacun des individus développe avec le véhicule trahit leur état d'esprit : « Elle eût voulu une voiture plus spacieuse et plus vite. Il s'y était opposé, tenant à conserver l'indépendance de sa quote-part. Il rageait assez, d'être forcé de la laisser conduire » (*Garçonne*, 236). Alors que Monique rêve d'un

¹⁸⁴ Christine Bard, *La Garçonne*, *op. cit.*, p. 7.

¹⁸⁵ Voir Mary Louise Roberts, « Samson and Delilah revisited », *op. cit.*, p. 70.

¹⁸⁶ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 7.

¹⁸⁷ Voir Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, *op. cit.*, p. 245-248.

¹⁸⁸ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 22-28.

bolide de course, qui pourrait lui procurer le frisson de la vitesse tant désiré par toute chauffeuse, une forme de plaisir qu'elle n'obtient peut-être pas, qui sait, avec son amant, Régis souffre de sa position de passager. La place du conducteur est celle du pouvoir, ce qui ne peut qu'humilier l'homme lorsqu'il en est dépossédé : « Myope et distrait, il s'était résigné à la voir au volant. Quelques leçons avaient suffi pour faire d'elle une chauffeuse adroite, et, de lui, un mécano consciencieux. Rôle inférieur dont il était le premier à plaisanter, pipe aux dents, mais qui au fond, sans qu'elle s'en doutât, l'humiliait » (*Garçonne*, 236). Les rapports de force qui se jouent entre Monique et Régis sont ainsi illustrés par le truchement de la voiture.

Dans *L'Aventure sur la route*, l'influence de l'automobile se fait sentir dans l'ensemble de l'œuvre. Pourtant, c'est d'abord à la garçonne qu'est associée Danièle Kimris, son apparence étant calquée sur celle-ci : « Sa silhouette aux cheveux courts faisait penser à un boy-scout très joli. [...] Au-dessous de sa jupe courte paraissaient de petits souliers de daim ; ses gants un peu mousquetaires avaient leurs crispins bordés de jade » (*L'Aventure*, 14). Si la coiffure et la comparaison avec le « boy-scout » contribuent à associer Danièle au masculin, la femme n'en demeure pas moins attirante aux yeux de l'un des personnages masculins, soit Firmin Laroche :

Il se consola en détaillant cette jolie personne qui lui faisait vis-à-vis. La petite tête aux cheveux courts avait un charme ambigu, presque androgyne. La bouche était très rouge, sous un nez droit, un peu sensuel, dont les narines palpitaient volontiers. Les sourcils noirs formaient un arc assez diabolique, au-dessus des prunelles vertes. Quand celles-ci se levaient sur lui, Firmin perdait le contrôle de sa pensée et de ses gestes » (*L'Aventure*, 16).

Tantôt effrayante, tantôt séduisante, Danièle est très tôt placée sous le signe de l'entre-deux, fardeau que doit également porter la garçonne, celle-ci étant fortement associée à une forme d'androgynie¹⁸⁹. La chauffeuse de Kimris n'échappe pas à ce phénomène, d'une part par son nom lui-même : « Danièle... Cette appellation, à la fois mâle et douce, plut au jeune homme » (*L'Aventure*, 17), et d'autre part, par son apparence. Car les descriptions de « la mécanicienne aux cheveux courts » (*L'Aventure*, 11), s'ils soulignent sa beauté et son charme, trahissent également les changements en cours durant la période de l'entre-deux-guerres. À l'époque, la

¹⁸⁹ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 33.

masculinisation de l'apparence, qui s'incarne par le choix de vêtements et d'accessoires qui permettent au corps de se mouvoir librement, contraste avec l'adoption des dernières tendances en matière de beauté féminine : « La féminité s'exprime désormais dans le dévoilement d'un corps moins pudique et plus ouvertement sensuel¹⁹⁰ ». À cet égard, Danièle est comparée dans le récit à une « nymphe » (*L'Aventure*, 24), avant d'être associée à « Diane chasseresse » (*L'Aventure*, 28), à une « amazone aux yeux verts » (*L'Aventure*, 21) et, enfin, à une « petite Artémis aux yeux verts » (*L'Aventure*, 232). Ces différentes références mythologiques, qui la font passer de douce vierge à guerrière, se veulent de plus en plus précises quant à la véritable « nature » de la jeune femme ; Danièle n'est pas de ces femmes à la peau blanche comme l'ivoire et aux formes généreuses. De son corps athlétique se dégage une « impression d'équilibre, de souplesse et de santé » (*L'Aventure*, 14), celle-ci se « mouv[ant] avec la belle indépendance animale qu'ont les gymnastes dans leurs maillots. » (*L'Aventure*, 14). La description de sa silhouette suit l'une des vogues lancées dans les années 20¹⁹¹, qui préfèrent les corps bronzés et musclés aux corps inactifs et gras d'autrefois. Se développent en effet durant cette période de nouveaux canons de beauté¹⁹², en raison notamment de l'essor de l'industrie des cosmétiques et du bronzage¹⁹³. L'un des passages du récit (chapitre XXIX), dans lequel le personnage de Claude Gerbier observe Danièle à son insu, atteste de cette transformation de l'apparence féminine. Dans cet épisode de voyeurisme, où la jeune femme effectue des exercices de gymnastique en tenue d'Ève, Claude est fasciné par le « beau corps bien portant » (*L'Aventure*, 191) de la chauffeuse : « Mais il comparait ces tissus trop gras, trop lâches, trop blancs, au corps plein et musclé de la jeune guerrière. Quel sang généreux coulait sous cette peau dorée ! Quelle vie intense gonflait ces beaux muscles dont les fuseaux formaient des dessins fugitifs ! » (*L'Aventure*, 192). L'apparence de la mécanicienne emprunte à la fois à celle de la sportive et de la garçonne, bien que ni l'un ni l'autre des termes n'apparaissent dans le texte. Considérant ces influences, utilisées par

¹⁹⁰ Christine Bard, *La Garçonne*, *op. cit.*, p. 38.

¹⁹¹ Voir *ibid.*, p. 41-42.

¹⁹² Voir *ibid.*, p. 37.

¹⁹³ Voir *ibid.*, p. 38.

l'auteur pour donner forme à Danièle¹⁹⁴, l'on peut s'étonner que celle-ci préfère le port de la jupe et de la robe à celle du pantalon. Il s'agit peut-être d'une manière d'accentuer son androgynie ou encore de réfuter la portée politique du port de pantalon – de la même façon que sont diffusées, dans l'œuvre, les craintes quant au féminisme de Danièle¹⁹⁵ –, qui n'est pas encore à l'abri de la controverse dans les Années folles et même au début de la décennie suivante. En février et mars 1930, la championne automobile Violette Morris subit un procès pour port de pantalons. Celle qui, selon la rumeur, se serait coupé les seins pour mieux conduire son auto¹⁹⁶, en véritable amazone moderne, porte plainte contre la Fédération féminine sportive de France qui lui a retiré sa licence. Alors que l'avocat de Morris s'emploie à démontrer la légitimité du port de pantalons chez la femme¹⁹⁷, les avocates de la Fédération démontrent surtout un souci de préserver l'image de leur association. En se dissociant d'une figure controversée, qui mènerait une « vie sexuelle sulfureuse¹⁹⁸ », elles cherchent essentiellement à assurer la pérennité du sport féminin, à dégager leurs activités de tout soupçon d'ordre moral¹⁹⁹. Morris perdra son procès, signe que la pratique sportive n'est pas un prétexte suffisant, aux yeux de la société, pour justifier le travestissement. Le pantalon ne fait toujours pas l'unanimité : associé à une certaine pratique du corps, à des tendances sexuelles, il apparaît sage de s'en dégager. Ainsi, la chauffeuse de Rienzi n'adopte pas complètement l'apparence de la garçonne, l'auteur préférant laisser de côté quelques-unes de ses caractéristiques.

¹⁹⁴ C'est ce dont témoignent les passages suivants : « Elle était vêtue d'une souple robe de jersey écossais pain-brûlé et jade » (*L'Aventure*, 14), « Le vent jouait parmi ses cheveux courts et soulevait un peu sa jupe courte » (*L'Aventure*, 24), « un tablier protégeait sa robe » (*L'Aventure*, 58).

¹⁹⁵ Très tôt dans le récit, Danièle est dissociée du mouvement féministe : « – Dois-je comprendre que vous êtes féministe ? insinua-t-il. Mon cousin avait cru pouvoir m'affirmer le contraire. Danièle s'approcha, regarda Claude bien en face, et sourit de toute sa bouche fraîche et de ses yeux diaboliques. Un magnétisme irrésistible se dégageait d'elle. Elle ne l'ignorait pas, sans doute, car elle éclata de rire et demanda : – Alors, vraiment, vous trouvez que j'ai besoin d'être féministe ? – Vous, personnellement, évidemment non... Mais vos sœurs, les femmes ? – Je ne les aime que modérément. Et j'ai, d'ailleurs, cru constater qu'elles savent fort bien obtenir, en fait, cette égalité que, paraît-il, on leur refuse... » (*L'Aventure*, 34-35), « – Vous lui prêtez beaucoup de romantisme, monsieur ; c'est bon pour nous autres femmes d'être parfois heureuses en portant le nom et les armes de l'homme à qui nous appartenons ! “Elle n'est pas féministe !” pensa Firmin. Il en aurait poussé un cri de joie. Dès lors, il eut moins peur » (*L'Aventure*, 17).

¹⁹⁶ En 1929, elle aurait subi une mastectomie complète à la clinique du docteur Cazalis à La Garenne-Colombes, geste qui choque l'opinion publique. Voir Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, op. cit., p. 296.

¹⁹⁷ Voir *ibid.*, p. 298.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 305.

¹⁹⁹ Voir *ibid.*, p. 300.

Contrairement à l'héroïne de Victor Margueritte, Danièle Kimris est chauffeuse avant d'être garçonne. Les emprunts à d'autres figures demeurent secondaires par rapport aux traits qui font d'elle une automobiliste, car tel est l'aspect sur lequel l'auteur ne cesse d'insister. Dès sa première apparition, elle est associée à la machine. En effet, c'est sa voiture qui fait l'objet, avant elle, d'une description détaillée. Les lecteurs comme les personnages masculins font la connaissance du personnage féminin par l'intermédiaire de la voiture et spéculent sur l'identité de la « petite dame » (*L'Aventure*, 12) qui la conduit. Le narrateur souligne d'abord que le véhicule, d'un rouge cuivré, brille au soleil du « bel éclat de sa jeunesse » (*L'Aventure*, 11), avant d'ajouter : « D'une levrette, la voiture avait la coupe légère, la silhouette élancée : une coque fuselée d'hydravion, très peu de marchepied et de jolis garde-boue » (*L'Aventure*, 11-12). Par le truchement des caractéristiques données à la machine, à qui le narrateur s'emploie à insuffler la vie, c'est la chauffeuse qui est définie. Car à l'image de son véhicule, Danièle séduit par sa jeunesse et par sa silhouette : « Son corps était émouvant, avec des hanches pleines, des reins étroits et de jeunes seins écartés que l'on devinait libres sous la casaque » (*L'Aventure*, 14). C'est même la personnalité de la chauffeuse qui se dévoile à travers l'apparence de son véhicule : un bolide neuf, dont la couleur singulière (couleur des « soleils couchants », *L'Aventure*, 11) lui vaut le surnom d'« oiseau de feu » tout au long du récit, doit bien appartenir à une chauffeuse fougueuse et intrépide. On imagine mal une jeune fille bien élevée au volant d'un tel engin, de modèle « torpédo » (*L'Aventure*, 60) : d'une part, il s'agit d'un modèle décapotable, qui pose problème lorsqu'il est associé au féminin. Selon Virginia Scharff, l'industrie automobile américaine témoigne du lien difficile qui subsiste entre femme et visibilité au début du siècle, en cela que les voitures fermées apparaissent comme destinées à la gent féminine : « *The industry-wide decision to manufacture cars with fixed roofs was frequently depicted as a concession to female vanity and frailty*²⁰⁰ ». L'automobile, lorsqu'elle n'est pas ouverte sur le monde, se présente en quelque sorte comme un espace privé, car elle permet de tenir les femmes à l'écart des regards indiscrets, de les préserver des aléas du dehors. Ce type de véhicule apparaît en quelque sorte comme un prolongement de la maison en recréant autour des femmes les « schémas de l'« espace privé » : enfermement, accès

²⁰⁰ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 122.

restreint à la mobilité²⁰¹ ». Cette association entre la voiture fermée et l'espace du foyer n'est pas celle qui marque le modèle « torpédo », que pilote Danièle, ce dernier n'étant pas conçu pour le confort, mais bien pour la vitesse. Sa carrosserie allongée et fusiforme lui permet de filer à la manière, comme l'indique son nom, d'une torpille : « On sentait que les filets d'air devaient s'écarter volontiers devant le radiateur amenuisé, et se rejoindre, plus volontiers encore, derrière la proue effilée. En passant sous les tôles, ils soulevaient sans doute un peu la voiturette qui ressemblait ainsi à un avion aux voilures rognées » (*L'Aventure*, 12). En comparant la carrosserie de l'automobile au fuselage d'un avion, l'auteur traduit la puissance, la force et la vitesse du véhicule, ce qui explique l'aura de pouvoir qui se dégage de sa jeune conductrice. Un sens de l'aventure, un esprit d'indépendance, une volonté d'être libre, telles sont les qualités que l'on devine appartenir à la chauffeuse de l'« oiseau de feu », cette voiture-femme. Au fil du récit, Danièle se révèle être exactement ce type de femme, dotée d'une « [p]etite âme fouguese, petite âme libre » (*L'Aventure*, 232). Étroitement, voire intimement, liée à son véhicule, Danièle Kimris se présente très tôt comme une chauffeuse à part entière. En plus d'avoir un véhicule à son image, d'être animée du désir de « voyager libre et seule » (*L'Aventure*, 51), elle se pose également comme une habile mécanicienne, ce qui la distingue des automobilistes présentées jusqu'ici.

De la mécanicienne, Danièle adopte d'abord l'apparence, ce que dévoilent les deux passages suivants : « Sa toilette était inattendue. Une petite veste bleue de mécano serrait son cou et ses poignets ; un tablier protégeait sa robe, et ses mains étaient revêtues de gants assez noirs. Armée d'une clé coudée, elle se penchait sur son moteur » (*L'Aventure*, 58), « Le dernier écrou bloqué, elle referma le capot, enleva son tablier, sa veste et son béret, retira ses gants de cuir, puis ses gants opératoires en caoutchouc – et redevint alors la coquette jeune femme dont Firmin rêvait depuis deux jours » (*L'Aventure*, 58). Veste, gants, tablier, si tout cela doit protéger Danièle de la saleté, ils lui permettent également de préserver sa féminité. À nouveau, la chauffeuse a ce petit quelque chose de la garçonne, par cette capacité à incarner le féminin comme le masculin : « L'image de la garçonne dans la mode est [...] fortement

²⁰¹ Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 61.

ambivalente : androgyne le jour, hyperféminine le soir²⁰² ». Dès sa première apparition, qui se produit au chapitre deux, Danièle se vaut le titre de « mécanicienne », puisqu'elle s'affaire à réparer son véhicule afin de pouvoir reprendre la route : « Tranquille, elle avait levé le capot et surveillait la cuve dont l'essence suintait goutte à goutte. » (*L'Aventure*, 14). Ainsi penchée sur son moteur, elle fait preuve d'un niveau de connaissance et de compétence qui est susceptible d'intimider les personnages masculins. Ceux-ci doivent bien se rendre à l'évidence : une femme, si elle est familiarisée avec les rouages de son véhicule, peut se passer des services d'un homme. N'ayant ni à assister la femme dans sa conduite ni à lui fournir de l'assistance en cas de panne ou de bris mécanique, celui-ci se retrouve mis à l'écart. Rejeté, relégué au siège passager, il est complètement dépossédé du pouvoir qu'il détient lorsqu'il est aux commandes de l'automobile. Lorsque Danièle achève son travail de réparation, elle reprend immédiatement la route, sans attendre la permission de qui que ce soit : « Danièle franchit le bastingage et s'assit à côté du grand chien. – Adieu, monsieur !/ La torpédo couleur de cuivre rouge prit joyeusement la route, passa ses vitesses, siffla dans un tournant et disparut » (*L'Aventure*, 19). N'ayant pour d'autres compagnons que son fidèle chien, Fram, la chauffeuse de Rienzi est libre de partir à sa guise. Maîtresse de sa vie comme de ses mouvements, elle l'est également de son véhicule, dont elle connaît les moindres ressorts. Dans le onzième chapitre, où la chauffeuse fait un arrêt dans un garage, une querelle éclate entre elle et un mécanicien dit « apoplectique » (*L'Aventure*, 57) en raison de son incompétence. C'est ce que montre l'entrée en matière du chapitre, *in medias res* :

– J'ai la prétention de connaître mon métier, madame ! – Et moi, monsieur, je vous dis qu'un écrou crénelé est fait pour recevoir une goupille. Je vous dis qu'on ne graisse pas une magnéto avec de l'huile à moteur. [...] – Alors, faites votre montage vous-même ! – C'est entendu, c'est moi qui finirai votre travail (*L'Aventure*, 57).

Qualifiant successivement le garagiste de « médocastre » et de « mécanicien incapable » (*L'Aventure*, 58-59), se plaignant à Firmin et à Claude de devoir réparer les ravages qu'il a causés sur sa machine, celle-ci refuse de payer pour le travail effectué et prend la fuite au volant de son bolide, au grand malheur du mécanicien : « C'est une grue, je vous dis, une sale grue ! mais elle verra ! Je vais prévenir la gendarmerie. Une femme ! une femme qui se

²⁰² Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 42.

permet... » (*L'Aventure*, 60). Si elle se permet une telle insolence, c'est parce qu'elle est consciente de sa supériorité : son arrogance n'est pas chez elle un moyen de défense, car elle s'explique par sa certitude qu'elle est une « électricienne redoutable » (*L'Aventure*, 64) et que les personnages masculins ne font pas le poids par rapport à elle. Elle se plaît d'ailleurs à tester les connaissances de ses compagnons de voyage : « Elle s'était donc promis de révéler sa supériorité et de taquiner ce littérateur placide. Elle déclencha son offensive : – Gerbier, dit-elle, vous venez de toucher mon compteur. Vous qui savez tant de choses, vous plairait-il de me dire ce qu'il contient ? Gerbier eut un air penaud » (*L'Aventure*, 104). Sa connaissance de son véhicule, réitérée à plusieurs reprises, s'explique par une véritable passion pour la machine :

Laroche, il y a des bruits plus beaux que ceux de la nature. Et je suis sûre que vous ne les connaissez pas. Tenez, écoutez mon moteur ! Écoutez sa voix vivante, écoutez son chant ! [...] Remarquez combien ce bruit est rond, comme il est juste et plein. Un équilibre méticuleux préside au tourbillon de feu, de fonte et d'acier qui émet cette note (*L'Aventure*, 77).

Dans ce passage où le bruit du moteur devient voix, chant, musique, le Beau et l'Utile font bon ménage. En cela, Danièle ne partage pas le mépris de son compagnon de voyage pour la machine, qui est généralement associée dans l'esprit de son temps à la vulgarité, la laideur, la saleté : « Le lyrisme mécanique de sa belle amie le décontenançait tout à fait. Il tenait de sa mère le mépris du métal et l'opinion que rien n'est plus laid qu'une machine, si ce n'est un machiniste » (*L'Aventure*, 77). Plus le narrateur insiste sur la relation qui unit Danièle à son « oiseau de feu », plus l'homme est mis à l'écart : il apparaît comme un intrus s'immisçant au sein du couple que la femme forme avec son véhicule. Incapable de réparer son propre bolide, aveugle à la beauté de l'automobile, il se présente comme un « poisson hors de l'eau » par rapport à Danièle, parfaitement dans son élément.

L'association entre la femme et l'automobile, dans *L'Aventure sur la route*, ne relève pas uniquement du paraître. La machine n'est pas qu'un accessoire dont on se pare pour être à la mode et la femme, qu'une figure à laquelle l'automobile se greffe pour apparaître plus séduisante. Danièle est une véritable chauffeuse, en cela que sa passion pour le sport automobile se manifeste de plusieurs manières : dans son apparence, son attitude, dans l'amour qu'elle porte à son bolide, dans les connaissances et les compétences mécaniques

qu'elle possède. Il y a chez elle, certes, une volonté de « se distraire de sa solitude » (*L'Aventure*, 34) en prenant la route, mais surtout, c'est son amour du voyage qui justifie son rapport à la locomotion motorisée : « Ma voiture est un désir d'aller en avant, d'aller plus loin. Ma voiture, Monsieur, si j'ose dire, c'est une tendance à roulettes ! » (*L'Aventure*, 13). L'inconnu, l'horizon, tout cela attend sur la route, et plus encore. Car dans le roman de Rienzi comme celui dans celui de Margueritte, les chauffeuses peuvent certes profiter de leur escapade pour « [s]e rapprocher du soleil... » (*L'Aventure*, 37), mais elles peuvent également en bénéficier pour éprouver du plaisir, car à l'instar de la garçonne, la chauffeuse apparaît parfois comme une figure à la sexualité débridée, que la vitesse semble exacerber.

11.4 Un boudoir sur roues

Jadis, la bicyclette avait cette capacité, par la mise en mouvement du corps féminin, à le rendre séduisant aux yeux de l'homme. Une telle dynamique plaçait le pouvoir entre les mains de ce dernier, puisque son regard reléguait la femme au statut d'objet. S'il en va de même dans certaines représentations consacrées à l'automobile, la femme faisant partie du décor, il arrive que les rapports de force soient inversés. Dans ces cas, l'automobile est utilisée non pas pour séduire l'homme mais bien la femme ; c'est à elle qu'est offert ce jouet moderne, promesse de vitesse, de plaisir et d'aventures. Ainsi Albertine, après avoir fait l'objet de la convoitise lorsqu'elle se déplaçait à vélo, est celle que l'on cherche à séduire dans *La Recherche*. Pour ce faire, le narrateur se propose de lui offrir divers outils de locomotion :

[J]'avais pensé à organiser notre existence de la façon la plus indépendante possible, et pour commencer j'avais voulu que vous eussiez ce yacht où vous auriez pu voyager [...] et pour la terre j'avais voulu que vous eussiez votre automobile à vous, rien qu'à vous, dans laquelle vous sortiriez, vous voyageriez à votre fantaisie. [...] Et me rappelant que vous préféreriez à toutes les autres les voitures Rolls, j'en avais commandé une (*AD*, 38-39).

Dans cet extrait d'*Albertine disparue*, le narrateur répond aux attentes de la jeune fille et à son désir de mobilité, celle-ci manifestant de différentes manières son intérêt envers l'automobile dans *La Recherche* : ouvertement, dans *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, lorsqu'elle s'interroge sur l'élégance de la mode chauffeuse, indirectement dans *Sodome et Gomorrhe*

quand le narrateur remarque son « émerveillement [...] devant l'automobile » (SG, 394). À ce titre, le choix du modèle de véhicule offert est parlant : Rolls-Royce, c'est non seulement une marque associée au luxe, mais plus encore, à la vitesse. Après tout, cette compagnie, qui produit également des moteurs d'avion à partir de 1914, a pour emblème une figure ailée, image chère à Proust, car capable d'évoquer tant la vitesse que la nature fuyante et évasive de la femme²⁰³. Albertine se voit donc offrir un véhicule à son image avec lequel, on s'imagine, elle aurait pu goûter au plaisir de la vitesse.

Chez Victor Margueritte, plusieurs passages témoignent du plaisir éprouvé par Monique et son amant lors de leurs promenades en automobile : « Ils avaient acheté, à mi-frais, une auto. Ils connurent l'ivresse des départs à l'improviste, l'évasion d'eux-mêmes à travers l'élargissement des horizons » (*Garçonne*, 236). Certes, le plaisir ici n'est pas de nature sexuelle, mais il n'en demeure pas moins qu'il exprime la sensation de bonheur éprouvé par les premiers usagers de l'automobile, ceux-ci découvrant grâce à leur véhicule de nouvelles sensations, une nouvelle manière de faire l'expérience du monde : « La première semaine s'envola, emportée en longues randonnées sur les routes, l'air vif aux tempes, les petits villages traversés en vitesse » (*Garçonne*, 274). Monique, en chauffeuse, semble d'ailleurs avoir le pied lourd sur l'accélérateur, celle-ci préférant les effets de la vitesse à l'observation de paysages : « Maintenant, dans la voiture qui les emportait, ils restaient muets. [...] Ils s'en allaient dans leur enchantement, à travers la nuit de lune et les bois brumeux, dont la profondeur s'ouvrait, à la fuite éblouissante des phares... – Ralentissez, Monique... C'est si beau !... » (*Garçonne*, 310). « Ivresse », « évasion », « enchantement », autant de termes qui rendent compte du bonheur éprouvé par les personnages et qui est, chez l'homme, le fruit d'une extase d'ordre esthétique et, chez la femme, le produit d'une sensation physique.

Dans la culture du vingtième siècle, ce que montre cette scène, l'automobile supprime fréquemment l'espace privé en tant que lieu où peut s'exprimer plus librement la sexualité²⁰⁴, comme espace où il est possible de courtiser le sexe opposé et de flirter ouvertement²⁰⁵. À ce sujet, l'historienne américaine Virginia Scharff note que la majorité des inquiétudes associées

²⁰³ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 60-61.

²⁰⁴ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 121.

²⁰⁵ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 138.

à la relation entre femmes et automobiles, dans les années 20, tenait justement au parfum de sexe qui flottait autour de cet outil de locomotion. Dans la presse populaire, nombreuses étaient les mises en garde faites aux femmes : s'installer à bord d'un véhicule, c'est se soumettre au contrôle du chauffeur et, par conséquent, se rendre vulnérable à son pouvoir érotique²⁰⁶ : « *The American public was titillated and alarmed by the question of what kind of relations rich women had with their chauffeurs, servants whose sexual power as men (particularly as working-class men) complicated a job that required physical intimacy with leisure-class women*²⁰⁷ ». Une telle crainte traverse les frontières, comme en témoigne une illustration du magazine *Fantasio* créée en 1926 par Léon Bonnotte, qui reprend cependant cette idée sur un mode humoristique. « Mimi apprend à conduire : la leçon de débrailage » (**fig. 81**) laisse peu de place à l'imagination du spectateur : la leçon de conduite y apparaît plutôt comme une leçon de séduction alors que l'apprentie automobiliste, dont la poitrine est partiellement dénudée, est embrassée par son chauffeur dans les bras duquel elle s'abandonne. La voiture se présente ainsi, pour les contemporains, comme un nouvel espace de sociabilité, en cela qu'elle permet les rapprochements entre hommes et femmes : « *The pleasures of motoring ranged, after all, from a few minutes away from mundane responsibilities, to a stolen kiss away from prying eyes, to the utter abandonment of family and reputation in the name of love or adventure*²⁰⁸ ».

Dans *L'Aventure sur la route*, Raymond de Rienzi présente cette idée à l'aide de ses personnages secondaires, dont les aventures s'intercalent entre celles de Danièle et ses prétendants. L'avocat Raphaël Prafondaz, professeur de Firmin Laroche, s'éprend de la jeune Cady, la maîtresse de Claude Gerbier, qu'il rencontre par hasard. Ne pouvant compter sur son charme physique pour la séduire – Cady considérant l'apparence de l'avocat comme repoussante –, celui-ci mise plutôt sur sa limousine pour conquérir le cœur de la jolie blonde. Là se déroulent leurs rencontres, là la jeune femme ne peut échapper aux avances de l'avocat. L'automobile devient un petit nid d'amour : « Toute sa barbe en tressaillit, son lorgnon vacilla et il comprit nettement que, dans cette auto, il s'embarquait pour Cythère » (*L'Aventure*, 71).

²⁰⁶ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 20.

²⁰⁷ *Ibid.*

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 138.

Pour Profondaz, c'est l'île de Vénus qui l'attend au bout du chemin, la limousine devenant le vaisseau grâce auquel il accomplit son voyage, comparé à un « voyage de noces » (*L'Aventure*, 115). À l'arrière de sa limousine l'attendent des plaisirs amoureux, ce qu'indiquent ces deux passages :

Prafondaz ne haïssait pas cette obscurité : il promenait ses mains dans le mystère et rencontrait, sans trop de peine, des rondeurs moelleuses ou de chauds duvets. Il en bramait si fort que le chauffeur l'entendit, malgré le bruit du moteur. Le Parigot fut indigné. Pour écourter ce tête-à-tête, plus encore que pour obéir, il accéléra l'allure, et ce fut à un train d'enfer que la voiture entra dans Cantalac (*L'Aventure*, 119).

Il y eut un long baiser. Prafondaz y mit l'ardeur qu'il refrénait depuis deux jours, et ce baiser fut sonore. L'auto fit, coup sur coup, deux ou trois embardées, car le Parigot avait entendu. / Mais Prafondaz ne remarqua pas ces zigzags : tout au plus trouva-t-il que les lèvres de sa maîtresse étaient plus enivrantes que de coutume, puisqu'elles lui faisaient perdre, à la fois, le sens de la direction et celui de l'équilibre (*L'Aventure*, 238).

La gestuelle amoureuse rythme les déplacements de la voiture, alors que les caresses et les baisers échangés par les amoureux poussent le chauffeur indigné à modifier sa direction, à appuyer sur l'accélérateur, à conduire de manière erratique. Si l'agitation à l'arrière du véhicule a des répercussions sur la trajectoire et la vitesse de la limousine, l'accélération du véhicule semble, elle, favoriser le mouvement des cœurs, comme c'était le cas dans *Madame Bovary* de Gustave Flaubert. Au fil des promenades en voiture, Prafondaz parvient à surmonter les obstacles, Cady se soumettant peu à peu à son pouvoir. Or, qu'arrive-t-il lorsque c'est la femme qui tient le volant entre ses mains ? La liberté et le pouvoir que lui procure son bolide vont-ils lui faire tourner la tête, au point d'en oublier son devoir, sa famille, voire son sens moral²⁰⁹ ? Seule sur la route, la femme peut s'adonner à toutes sortes d'activités illicites, à ses penchants, idée qui n'échappe pas à Firmin et à Claude dans le roman de Rienzi : « – Alors, elle a un mari ? / – C'est peu probable ; il ne la lâcherait pas ainsi sur les routes » (*L'Aventure*, 91). Incontrôlable, telle est l'image que les contemporains se font de la chauffeuse : après tout, comment savoir ce qui se passe dans une automobile en mouvement ?

L'amour, voilà bien ce qui attend Danièle Kimris au bout du chemin dans *L'Aventure sur la route*. Dès le début du récit, l'intérêt de Firmin Laroche et de Claude Gerbier à l'endroit

²⁰⁹ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 136.

de la « mécanicienne aux cheveux courts » est manifeste, ceux-ci voyant en elle une proie facile : « Mais il n'en restait pas moins que cette jeune fille, seule sur la route, – et que cette jeune fille qui regardait en face un homme inconnu et se permettait de lui sourire – semblait à l'adolescent une conquête possible et relativement aisée... » (*L'Aventure*, 21). Dans ce passage transparaissent les préjugés qui subsistent à l'endroit des femmes qui occupent l'espace public : si elles étaient associées au XIX^e siècle à la figure de la prostituée, elles ne jouissent guère d'une meilleure réputation au début du XX^e siècle. En conduisant une automobile, la femme s'expose aux jugements et à la critique, elle pose un geste susceptible de heurter sa réputation²¹⁰, de choquer la bonne société : « Que dirait cette grand'mère hypothétique en voyant votre auto, ô fille dégénérée ? » (*L'Aventure*, 36). Accusée d'avoir des mœurs légères, la chauffeuse connaît un sort similaire à celui de la garçonne, qui était aussi accusée d'avoir une sexualité dissolue :

Cette garçonne, qui cristallise les fantasmes de ses contemporains, hérite de la prostituée, de la tribade, de l'hystérique, de ces nymphomanes sans foi ni loi qui personnifiaient au XIX^e siècle les « excès » du sexe féminin et dont l'hypersexualité avait déjà aux yeux des hommes un je-ne-sais-quoi de viril, à la fois attirant et effrayant²¹¹.

Si la chauffeuse n'est pas systématiquement liée à l'homosexualité, à l'instar de la garçonne²¹², il n'en demeure pas moins qu'elle se présente comme une figure en perdition, associée à une forme de débauche qui serait rendue possible par son usage de l'automobile. Les filles-fleurs ne conduisent pas de voiture, les vierges n'ont plus²¹³. Aucune conductrice n'est à l'abri des soupçons : les femmes mariées sont suspectées d'utiliser leur véhicule pour aller à la rencontre de leur amant²¹⁴, les célibataires, pour vivre des plaisirs temporaires : « Qu'elle est libre, probablement veuve, et dotée par le ciel d'un beau sang passionné, sous

²¹⁰ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 140.

²¹¹ Christine, Bard *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 77.

²¹² Voir *ibid.*, p. 96.

²¹³ « D'après la plaque de sa voiture, elle s'appelle Danièle Kimris ; elle a son domicile légal à Paris, quelque part dans le XVI^e. [...] Oh ! Claude ! – Je pense, Télémaque, qu'il faut que tu verses un pleur sur sa virginité... [...] – Pourquoi ? – Pour des motifs impondérables. Parce qu'elle possède une belle voix grave que n'aurait pas une vierge... Parce qu'elle n'a pas peur de nous autres hommes : elle nous craindrait davantage si nous étions pour elle le grand Inconnu avec un I majuscule » (*L'Aventure*, 91).

²¹⁴ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 139.

une peau brune. Cela est fort bon signe. Je disais aussi que les soirées d'été sont voluptueuses » (*L'Aventure*, 93).

Il n'y a pas de doute, la réputation de la chauffeuse la précède et c'est sur la base de cette idée que Firmin et Claude, à la vue de Danièle, se proposent de l'accompagner dans son voyage : « Il nous faudrait un guide tel que vous, s'écria-t-il. Ah ! mademoiselle, voulez-vous être notre pilote ? Dites ? Voulez-vous nous permettre de suivre quelques jours votre voyage ? » (*L'Aventure*, 38). L'accès au véhicule leur est d'abord refusé, ce qui les empêche de se rapprocher concrètement de Danièle, qui demeure une figure mystérieuse à ce point du récit. Le véhicule apparaît dans ce contexte comme un espace privé, puisqu'il faut y accéder pour espérer toucher le cœur de la femme. Dans le discours de l'époque, certains iront même jusqu'à considérer l'automobile comme un prolongement des espaces féminins les plus intimes, comme le boudoir, où la femme reçoit ses prétendants :

Throughout the decade, commentators would describe roofed vehicles in domestic terms, calling the closed car a « delightful living room on wheels », « a drawing room on wheels », or « a boudoir on wheels », or suggesting that cars could be accessorized to provide « all the comforts of home »²¹⁵.

Cette comparaison avec le boudoir n'est pas exclusive au marché américain. En France, l'automobile est aussi rapprochée de l'espace domestique, une manière pour les commentateurs de l'époque de contenir le danger que représentait la femme en voiture. Deux illustrations du périodique satirique *Fantasio* sont, à ce sujet, parlantes, malgré leur volonté de faire rire. En 1923, Léon Bonnotte redessine littéralement l'intérieur d'un véhicule pour le faire apparaître comme un salon. Dans « Le thé-promenade : ou le véritable "salon" de l'automobile » (**fig. 82**), deux dames discutent en buvant du thé, entourées d'objets et de meubles directement empruntés à l'univers domestique : table à café, vase à fleurs, lampe, théière et coussins peuplent l'intérieur du véhicule. Comme l'indique si bien le titre donné par Bonnotte à son illustration, c'est un véritable salon mobile qui est donné à voir. En 1926, automobile et espace privé se croisent à nouveau dans une illustration intitulée « Le dernier cri : auto-boudoir pour cinq à sept » (**fig. 83**). Sur l'image, une femme élégamment vêtue invite un homme à prendre place dans son véhicule ; sans le volant qu'elle tient d'une main, et

²¹⁵ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 125.

les quelques automobiles à l'arrière-plan qui permettent de placer la scène en contexte, l'on pourrait croire que la dame se trouve dans son salon, toute la surface intérieure de son véhicule étant recouverte de coussins. L'image se présente comme une invitation à la paresse et non comme une exhortation à battre des records de vitesse.

L'automobile de Danièle tient donc, malgré les apparences – rappelons qu'il s'agit d'une voiture décapotable, ouverte sur le monde – du boudoir, puisqu'elle représente symboliquement l'intimité de Danièle. La jeune femme, pour qui Claude et Firmin ne sont encore que deux inconnus, ne les invite pas à monter à bord de son véhicule, se contentant de répondre : « Monsieur, dit Danièle en se levant, la route est à tout le monde. Libre à vous, beau chevalier, d'y suivre la trace de mes pneus. Quant à moi, je ne prends aucun engagement, ni aucune responsabilité. » (*L'Aventure*, 38). C'est avec une certaine retenue, voire avec réticence, qu'elle semble avoir accepté leur proposition. Ses départs des différents hôtels où elle s'arrête pour la nuit se font, par la suite, plus hâtifs, manière pour elle d'échapper à ses poursuivants : « Tu bâilles Fram ? C'est vrai, nous nous sommes levés tôt, ce matin. C'est par la faute de ces jeunes cavaliers qui semblent vouloir nous poursuivre » (*L'Aventure*, 48). Danièle n'est pas naïve : elle devine la raison pour laquelle les deux hommes l'ont pris en chasse, bien qu'elle les considère comme des gentlemen : « Donc, ils me suivent. Je devine assez bien ce qu'ils voudraient faire de moi ; mais que diable pensent-ils que je puisse faire d'eux ? Étrange manie ! Quand les mâles voient une femme seule, ils croient toujours qu'il lui manque quelque chose... » (*L'Aventure*, 50). La fuite de la femme intrigue et fascine : la passion des deux hommes à l'endroit de Danièle, plus celle-ci leur échappe, est augmentée. Dans l'imaginaire de la *fugitive*, qu'elle soit cycliste ou automobiliste, vitesse et volupté ne font qu'un. Peu à peu cependant, la dynamique entre Danièle et ses poursuivants se transforme. Relativement passive au départ, puisqu'elle laisse les hommes la traquer, elle impose éventuellement ses règles : « Puisque nous allons, sans doute, devenir compagnons de route, je vous prie de me traiter en égale : je veux dire en garçon et en camarade » (*L'Aventure*, 63). Dans ce passage, l'explication qui suit les deux-points est signifiante. Bien que la chauffeuse formule explicitement le souhait d'être traitée de façon équitable par ses camarades, elle ressent la nécessité de préciser sa pensée. Le renvoi au masculin est une manière, pour elle, de parer toute tentative de séduction de la part des deux hommes, idée qui se précise par la suite : « Elle avait exigé qu'on la considérât comme un camarade ; mais

réellement Claude observait trop bien ce pacte. Il était un peu humiliant et presque incorrect qu'il s'abstînt aussi complètement de lui faire la cour ! » (*L'Aventure*, 103). Et pourtant, malgré son désir d'être traitée en « garçon », Danièle prend de plus en plus part au jeu du chat et de la souris qui s'est instauré avec les deux hommes, allant même jusqu'à mettre ses poursuivants sur la bonne piste : « Si tel est votre bon plaisir, vous pourrez suivre mon fanion couleur de jade : vous le trouverez toujours sur le chemin du soleil » (*L'Aventure*, 64-65). Il faut cependant attendre le quatorzième chapitre avant que ne prenne fin la poursuite ; ayant attrapé leur proie, qui a fait un arrêt forcé dans un garage, Firmin et Claude lui soumettent une nouvelle proposition : « Accepteriez-vous, par exemple, qu'à tour de rôle, nous devenions passagers de votre voiture ? » (*L'Aventure*, 74). Devenue familière avec les deux hommes, la chauffeuse les invite cette fois à monter dans son véhicule, mais ne concède en rien sur son indépendance : « Mais je n'abdique en rien : sur mon navire, je resterai la maîtresse après Dieu ! Qui embarque le premier ? » (*L'Aventure*, 75) En tant que propriétaire de son véhicule, Danièle possède les mêmes pouvoirs que le capitaine d'un navire : l'espace obéit à ses règles, comme les passagers, sur qui elle détient toute autorité. Firmin et Claude doivent se soumettre à son bon vouloir, puisque c'est elle qui est aux commandes, elle qui donne les ordres : « Le sifflet de la torpédo gazouilla dans l'air frais du matin. C'était un appel, et Gerbier s'y rendit avec empressement. Car Danièle, belle capitaine, avait déjà plié ses lieutenants à une obéissance passive. » (*L'Aventure*, 100). L'espace de l'automobile est contrôlé par la femme et permet donc la « levée des tabous sociaux²¹⁶ » en plus de « dénoue[r] tout un système de résistances envers soi et envers les autres²¹⁷ ».

²¹⁶ Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 59.

²¹⁷ *Ibid.*

Chapitre 12

Le volant... un nouvel Adam ?

Au terrible Thanatos, qui s'abat parfois sur les automobilistes en promenade, transformant leur rêve de liberté en cauchemar, les romanciers préfèrent le plus souvent le séduisant Éros. Dans les œuvres littéraires, c'est sous son égide que conduisent les *fugitives* : un homme à leurs côtés, les cheveux au vent, elles profitent de la chaleur du soleil sur leur peau, dans un silence lourd de désirs inassouvis. Si le désir peut être éveillé à la vue d'une jolie passante, comme l'a prouvé la cycliste Albertine, objet de convoitise pour le narrateur de *La Recherche*, il se trouve également au cœur de l'expérience de la vitesse, telle qu'elle est vécue par les conducteurs et passagers. Après tout, c'est dans le corps que se ressentent d'abord les effets de la locomotion rapide : « *The automobile was the promise through technology, of an experience lived at a new level of intensity*²¹⁸ ». Phénomène nouveau pour les contemporains, la vitesse perturbe considérablement les sens²¹⁹ ; si le regard de l'automobiliste doit s'adapter au défilement rapide d'images, sans quoi il sera victime de confusion et de désorientation, son organisme doit gérer le choc physique qu'il est en train de vivre²²⁰, parfois si violent qu'il se compare à un choc électrique²²¹. Grâce à leur bolide, hommes et femmes découvrent le sens du mot « adrénaline » qui, coïncidence, est identifié comme une hormone par la médecine en 1900²²², époque à laquelle apparaît justement l'automobile. Laissant de côté la définition scientifique du terme, le critique Enda Duffy exprime son emploi du mot de la façon suivante : « *I however, want to use "adrenaline" as a code word for a new intuition of the novel emotional, psychic, and somatic possibilities raised by the conjunction of the technological prosthesis of the automobile and the human organism*²²³ ». Cette définition soulève plusieurs points intéressants : d'une part, elle insiste sur les conséquences à la fois psychiques et corporelles de la vitesse sur les individus et,

²¹⁸ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 5.

²¹⁹ Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 53.

²²⁰ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 5.

²²¹ Voir *ibid.*, p. 53.

²²² Voir *ibid.*, p. 112-113.

²²³ *Ibid.*

d'autre part, elle rappelle que cette dernière est produite par une machine, ce qui relègue l'homme à un rôle accessoire, dispensable, la sensation de mouvement pouvant être créée artificiellement. Qu'est-ce que cela signifie pour les femmes ? Voilà une question à laquelle il faut répondre.

12.1 Le frisson de la vitesse

L'automobile, souffrant parfois de sa réputation sulfureuse qui fait d'elle un instrument de vice²²⁴, s'inscrit dans une longue tradition : en littérature, le rapprochement entre vitesse, mouvement et plaisir sexuel²²⁵ est antérieur à l'âge des transports individualisés. À ce titre, la célèbre scène du fiacre dans *Madame Bovary* vient à l'esprit. La trajectoire erratique de la voiture – celle-ci se déplace « sans parti pris ni direction²²⁶ » à travers les rues de Rouen et même au-delà, les passagers n'ayant donné aucune destination précise au cocher²²⁷ – permet à l'auteur d'évoquer indirectement l'agitation qui anime l'intérieur du véhicule. Emma et Léon, par les indications qu'ils donnent au cocher (« Continuez ! », « Non, tout droit ! », « Marchez donc ! »²²⁸), indications qui sont lancées avec colère au moindre signe de ralentissement, témoignent de la passion qui les possède : « *[The] movement, such as the carriage in Madame Bovary, is a natural enticement and accompaniment for the thrusting and undulating action of lovemaking*²²⁹ ». Ici, peu importe la destination. C'est le déplacement du fiacre, son vagabondage incessant qui nourrit la dynamique amoureuse : « Il ne comprenait pas quelle fureur de la locomotion poussait ces individus à ne vouloir point s'arrêter²³⁰ ». Dans ce passage, locomotion rime avec passion, mais plus encore c'est le mouvement tout court, quelle que soit la forme par laquelle il s'exprime, qui devient synonyme de désir. À l'époque, même la machine à coudre, en apparence inoffensive, a été taxée de pouvoir « entraîner une variété

²²⁴ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 107.

²²⁵ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 63.

²²⁶ Gustave Flaubert, *Madame Bovary*, Paris, Bookings International, coll. « Maxi-poche. Classiques français », 1993 [1857], p. 254.

²²⁷ « – Où Monsieur va-t-il ? demanda le cocher. – Où vous voudrez ! dit Léon, poussant Emma dans la voiture. » (*Ibid.*, p. 253).

²²⁸ *Ibid.*, p. 253-254.

²²⁹ William C. Carter, *op. cit.*, p. 63.

²³⁰ Gustave Flaubert, *op. cit.*, p. 254.

de troubles dont la nymphomanie, l'hystérie caractérisée, la surexcitation libidineuse et des crises de démence sensuelle²³¹ ». C'est tout un univers qui sépare le fiacre de la machine à coudre. Et pourtant, tous deux semblent rattachés, d'une façon ou d'une autre, à l'érotisme, en cela qu'ils rendent possible la mise en mouvement du corps et apparaissent ainsi comme étant stimulants pour les individus qui en font usage²³². Le train n'échappe pas non plus à ce phénomène, selon le critique Christoph Asendorf :

Of the locomotive's three forms of motion – the up and down of the pistons, the circular motion of the wheels, and the movement forward through space – it was particularly the first whose up and down suggested the back and forth of the legs in human or animal mobility (and the thought of sexual intercourse) [...]. Mechanical motion could thus be described as an act of copulation : « Look at the machines, the action of the piston and the cylinder ; Romeos of steel and Juliets of cast iron »²³³.

Citant un passage de *Là-bas* (1891) de Joris-Karl Huysmans, Asendorf s'intéresse à la dimension anthropomorphique de la locomotive, dont les engrenages deviennent dans l'imaginaire du romancier des corps sexués, qui sont ici ceux de Roméo et Juliette. Le mouvement des pistons et des cylindres évoque l'acte sexuel, la puissance du cheval à vapeur devenant synonyme de son pouvoir érotique. De ce rapprochement entre l'organique et la mécanique, la bicyclette souffre également²³⁴, l'action des jambes sur les pédales ayant été associée à une forme de masturbation ; dans les deux cas, la machine devient porteuse d'une énergie sexuelle²³⁵. Au-delà d'une telle analogie, de cette association explicite entre la friction induite par les composantes de la machine et le rapprochement des corps amoureux, c'est la vitesse du train elle-même qui apparaît comme séduisante. Le délire du mouvement se confond avec le désir charnel²³⁶, phénomène qui a été étudié par Freud au début du XX^e siècle : « *Freud and other contemporary psychiatrists were convinced that the shaking motion*

²³¹ Christopher Thompson, « Un troisième sexe ? », *loc. cit.*, p. 24. Même son de cloche chez William Carter : « *It was commonly believed that the new machines were sexually stimulating to women, even to the point of causing sensual madness. Eugen Weber quotes from a newspaper article in which women are warned against sewing machines and bicycles – two machines with very different purposes but both requiring women to pedal.* » William C. Carter, *op. cit.*, p. 80.

²³² Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 78.

²³³ Christoph Asendorf, *Batteries of Life, op. cit.*, p. 105.

²³⁴ Voir *ibid.*, p. 110.

²³⁵ Voir *ibid.*, p. 111.

²³⁶ Voir *ibid.*, p. 108.

*of modern machines incited sexual stimulation*²³⁷ ». C'est cette idée dont a le plus hérité l'univers automobile, dont le principal attrait est justement cette vitesse, qui choque les contemporains : « *Their shocks were, however, directly physical rather than intellectual or aesthetic. The machine shocks were visceral, and this made them immediately pleasurable, touching the body, potentially addictive*²³⁸ ». Le choc induit par la vitesse du véhicule touche directement le corps. Désagréable pour certains, il est agréable pour d'autres.

Plus qu'une manière de gagner du temps, la vitesse constitue ainsi un plaisir en soi²³⁹, elle représente « un frisson, qui confine parfois à l'énervement²⁴⁰ », ce qui explique que les constructeurs automobiles aient parfois misé sur elle pour vendre leur véhicule, y voyant là une manière de conquérir les masses. S'adressant le plus souvent aux hommes, certaines affiches interpellent cependant les femmes en quête de rapidité, leur reconnaissant le même droit à la vitesse que leurs confrères masculins, comme celle conçue par Marcellin Auzolle en 1903 pour Auto Barré (**fig. 84**). Deux femmes participent à une course de voitures : alors que la conductrice garde les yeux sur la route, la passagère se moque des concurrents qui, loin à l'arrière, peinent à rejoindre les meneuses. Sur le bord de la route, la foule acclame les deux femmes qui se dirigent vraisemblablement vers une victoire. Une telle représentation, à la Belle Époque, est une manière pour une compagnie de prouver la supériorité de son produit sur ses concurrents : « Deux représentations du sexe faible triomphant au volant d'une Auto Barré ; une preuve supplémentaire de la supériorité de la marque²⁴¹ ». Fréquemment exclues des compétitions, les femmes peuvent néanmoins vivre leur rêve par l'intermédiaire de l'affiche, qui leur accorde le droit à la vitesse et au plaisir. Dans la littérature, c'est plutôt l'apparition fréquente du verbe « griser »²⁴² qui contribue à confirmer la dimension érotico-sexuelle qui sous-tend l'imaginaire de la vitesse. Dans sa nouvelle intitulée « Service d'ami », publiée dans le magazine *L'Auto* le 17 avril 1904, Maurice Leblanc emploie d'ailleurs ce verbe afin de décrire l'expérience vécue par son personnage féminin. Le récit s'articule autour d'un jeune narrateur qui, lors de ses vacances passées à l'auberge de son village, fait la

²³⁷ William C. Carter, *op. cit.*, p. 78.

²³⁸ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 5.

²³⁹ Voir *ibid.*, p. 270.

²⁴⁰ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 331.

²⁴¹ Christophe Zagrodzki, et Réjane Bargiel, *op. cit.*, p. 59.

²⁴² Voir Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 65.

rencontre du comte et de la comtesse d'Essaur. Bien décidé à charmer la belle comtesse, il propose au couple de faire un tour dans sa voiture « 24-chevaux²⁴³ » : « Une demi-heure après nous filions, la comtesse d'Essaur à mes côtés. Ai-je besoin de dire que je mis tout mon orgueil à établir le record de cette courte distance ? La comtesse souriait, amusée, sans la moindre peur, malgré l'audace de mes tournants²⁴⁴ ». Dans ce passage, la vitesse est utilisée comme une technique de séduction, non seulement parce qu'elle semble amuser la jolie passagère, mais également parce qu'elle permet d'augmenter les qualités viriles de l'homme à ses yeux, dans la mesure où celui-ci « s'enorgueillit de lui-même à travers son véhicule²⁴⁵ ». Sa tentative de flirt porte ses fruits : « Le comte l'avait prévu : un voyage ne suffit pas. Il en fallut trois. J'en aurais fait dix : la comtesse m'accompagnait, et elle goûtait si fort la griserie de la vitesse !²⁴⁶ » Ici, difficile de ne pas lire un sous-entendu dans cette volonté de la comtesse d'en avoir toujours plus... Dans cet exemple, l'emploi du terme « griser » est parlant : synonyme d'enivrement, il renvoie également à un état d'agitation, à une forme d'excitation. Cette vitesse qui enivre, elle entraîne ainsi chez certaines femmes une redécouverte de leur corps : leur rapport à la machine est décrit à l'aide d'un vocabulaire à connotation sexuelle, le plaisir tout court se confondant avec le plaisir de la chair²⁴⁷. Cette association, si elle est soulignée par la critique aujourd'hui, est également une idée ayant abondamment circulé à l'époque des pionnières. Ainsi peut-on lire, dans la section intitulée « Échos et nouvelles » du *Gil Blas* le 18 mai 1901 : « Il paraît que les trépidations de l'automobile produisent sur les sens féminins le même effet que les trépidations du chemin de fer²⁴⁸ ». Ce sont les femmes qui font l'objet d'inquiétudes. Après avoir été accusées d'utiliser la machine à coudre et la bicyclette à des fins illicites, voilà que l'automobile est également taxée de favoriser l'extase physique. Le 15 janvier 1916, la couverture du magazine *La Vie parisienne*, créée par Léo Fontan, met en scène une femme lancée à toute vitesse dans

²⁴³ Maurice Leblanc, « Service d'ami », *L'Auto*, n° 1283, 17 avril 1904, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46250114.item>, consulté le 18 septembre 2015.

²⁴⁴ Maurice Leblanc, « Service d'ami », *op. cit.*, p. 1.

²⁴⁵ Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 54.

²⁴⁶ Maurice Leblanc, « Service d'ami », *loc. cit.*, p. 1.

²⁴⁷ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 56.

²⁴⁸ « Échos et nouvelles », *Gil Blas*, 18 mai 1901, n° 7852, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k75357591/f1.item>, page consultée le 5 septembre 2018.

l'espace (**fig. 85**) : le voile décorant son chapeau et son foulard sont projetés vers l'arrière sous l'effet du vent, et l'illustrateur rend compte de la vitesse du véhicule à l'aide de traits de crayon horizontaux, qui indiquent la fuite du véhicule vers l'avant. La chauffeuse est vue de profil, son regard étant entièrement tourné vers la droite et vers un point extérieur au cadre. Aucun sourire n'est lancé au spectateur ; celui-ci n'existe pas, seule compte la route à suivre, le bonheur de l'instant présent.

Pour les femmes, il est ainsi possible d'« investir dans leur voiture un intérêt autre que purement utilitaire, inscrivant même parfois dans l'ordre automobile un désir revendicatif²⁴⁹ ». En s'installant au volant, elles accaparent en effet leur droit au plaisir, droit qui est exclusivement réservé à l'homme ; l'expression libre de la sexualité et la revendication du plaisir en dehors du mariage sont en effet, tant d'un point de vue social que moral, l'apanage du masculin²⁵⁰. Utiliser l'automobile pour combler ses propres besoins et non à des fins utiles, voilà ce qui contribue à cristalliser l'image moderne de l'automobiliste. Car la « femme moderne » est de celle qui est justement associée à des pratiques sexuelles non traditionnelles ou déviantes²⁵¹ (rejet du mariage et de la maternité, homosexualité, amour libre, adultère²⁵²). Quand elle s'installe derrière le volant d'une automobile, véhicule associé à un pouvoir viril²⁵³, elle est maîtresse de son corps. Surtout, elle est en contrôle de ses passagers, qu'elle peut charmer ou ignorer à sa guise.

Dans *L'Aventure sur la route*, l'on pourrait croire que Danièle, seul maître à bord de sa torpédo rouge, profite de son pouvoir pour jouer les femmes fatales à l'endroit de Firmin et Claude, qui occupent tour à tour son véhicule. Mais là n'est pas son intention. Chez elle, le désir est entièrement tourné vers l'automobile, bien que l'homme soit là, assis sagement à ses côtés, pensant toujours à elle. Tout son être est tendu vers la belle chauffeuse, mais celle-ci n'a d'yeux que pour la route. Relégué malgré lui au second rôle, l'homme doit se rendre à l'évidence : la machine a pris sa place dans le cœur de la femme. Caduque est sa présence à l'intérieur de l'« oiseau de feu », seules comptent l'automobile et les sensations qu'elle

²⁴⁹ Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 64.

²⁵⁰ Voir Mary Louise Roberts, « This Civilization No Longer Has Sexes », *op. cit.*, p. 59.

²⁵¹ Voir *ibid.*, p. 63.

²⁵² Voir Dominique Desanti, *La Femme au temps des années folles*, Paris, Stock/Laurence Pernoud, 1984, p. 213-240.

²⁵³ Voir Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 59.

procure à la chauffeuse. La quête de frisson de cette dernière atteint d'ailleurs son paroxysme au dix-neuvième chapitre, intitulé « L'accélérateur à fond », dans lequel la jeune femme met à l'épreuve son véhicule en le poussant à l'extrême : « Danièle accentua la pression de son pied sur la petite pédale sensitive » (*L'Aventure*, 108). Occupant la totalité du chapitre, et se soldant par un terrible accident, la séquence de course à travers l'espace permet au narrateur de resserrer les liens qui unissent la chauffeuse et sa machine. Danièle et son « oiseau de feu » ne font plus qu'un :

La jeune femme s'augmentait de la force de son moteur. Elle se l'annexait, comme les voyageurs du train, tout à l'heure, le faisaient de leur locomotive. /Plus vite ! La voiture était basse : le sol fuyait d'autant plus rapidement qu'il était plus proche. Une constante ondulation horizontale trahissait le flottement des roues ; on eût dit que l'ouragan, s'engouffrant sous les ailes, soulevait ce fuselage trop léger (*L'Aventure*, 108).

La prodigieuse vitesse du véhicule, qui s'apparente dans ce passage à un envol, a un impact direct sur le corps de chauffeuse, dont les forces et la puissance sont augmentées. La machine n'est pas une source d'aliénation, elle ne transforme pas non plus la femme en automate, comme le craignaient les contemporains en raison de leur contact prolongé avec la machine²⁵⁴. L'automobile est plutôt une sorte de prothèse, un dispositif artificiel qui se greffe au corps de Danièle afin d'en compenser les faiblesses, mais également de lui procurer du plaisir. Le « Plus vite ! », lancé à la manière d'une incantation magique, est porteur d'un non-dit d'ordre sexuel. Adressé à la machine et non à l'homme, il réitère l'impuissance de ce dernier, simple figurant dans la première partie de cette scène. Car l'automobile ne fait que gagner en vitesse, ce qui accentue ses effets sur Danièle. Elle est peu à peu étourdie par la folie de la vitesse qui lui fait tourner la tête : « Danièle était gagnée par une ivresse pareille à celle des stupéfiants. Elle faisait corps avec sa monture démoniaque. Plus vite ! Elle aurait voulu fouailler l'auto ; ses muscles étaient tendus pour la pousser en avant ; elle aurait carburé son sang pour aller plus vite encore ! » (*L'Aventure*, 109) La vitesse enivre les sens, comme elle l'avait fait dans le roman d'Elizabeth Bowen, mais ici, c'est pour décupler les forces de la chauffeuse ; à la manière d'une drogue, comme l'indique le narrateur lui-même, elle devient une source de vertige et d'abandon de soi. Bref, elle provoque cette « maladie » décrite par

²⁵⁴ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. XIV.

Octave Mirbeau dans *628-E8* : « L'automobile, c'est le caprice, la fantaisie, l'incohérence, l'oubli de tout²⁵⁵ ». Danièle est possédée, voire envoûtée par la rapidité de son véhicule, par l'adrénaline qui tend ses muscles et coule dans ses veines. La puissance de la machine pénètre le corps, touche son être physique : « L'ardeur de la course et la vivacité de l'air animaient l'ocre rose de ses joues » (*L'Aventure*, 110). « Ardeur », « vivacité », deux termes qui font planer sur la scène un soupçon d'érotisme. La relation à l'automobile a bien quelque chose de charnel, la femme étant possédée par ce « frisson électrique » précédemment évoqué. Dans ces passages où l'automobile est une source d'excitation et de plaisir pour la femme, elle perd la valeur que lui avait conférée ses contemporains : elle n'est plus ce corps féminin que l'homme, en prenant le volant, peut posséder, cette « Obéissante » imaginée par Amédée Bollée à la fin du XIX^e siècle. Chez Rienzi, la machine remplace Firmin et Claude en se faisant, elle-même, homme : « *The combination of female driver and the suggestively [...] male car awakens the possibility of the automobile as sexual partner*²⁵⁶ ». Danièle se retrouve ainsi au volant d'un objet qui, dans le contexte, devient masculin, ce qui explique le malaise ressenti par les passagers, leur inconfort à l'idée d'être remplacés par la machine : « *The car not only has the potential to transform gender ; it also seems to have the power to revolutionize sex, to allow for sexual excitement without the presence of literal male bodies (and, even more disturbingly, also without the presence of figurative male bodies)*²⁵⁷ ». Par analogie, le contrôle de l'automobile permet à la femme de renverser les rapports sujet/objet qui l'unissent à l'homme ; c'est à lui que revient le rôle « ingrat », celui d'objet du désir, alors que la femme hérite de la prérogative masculine qui lui assure le pouvoir sur le corps d'autrui²⁵⁸. Au volant, la femme représente donc une triple menace²⁵⁹ : socialement, elle échappe aux normes et aux codes qui pèsent sur sa classe sociale en prenant la route, spatialement, elle transgresse les frontières invisibles qui assignent les hommes et les femmes à des espaces différents, sexuellement, elle est en quête d'un plaisir qui lui est d'ordinaire refusé. Bref, à l'époque de l'automobile, les contemporains découvrent une Ève future qui,

²⁵⁵ Octave Mirbeau, *op. cit.*, p. 295.

²⁵⁶ Deborah Clarke, *op. cit.*, p. 25.

²⁵⁷ *Ibid.*, p. 26.

²⁵⁸ Voir *ibid.*, p. 23.

²⁵⁹ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 166.

contrairement à celle du roman éponyme de 1886, n'a plus besoin d'un Adam, seulement d'un volant.

12.2 Perdre le contrôle

La vitesse émane de l'automobile à la manière d'une énergie radioactive. Tout individu se tenant à l'intérieur de son rayon d'action est susceptible de succomber à son pouvoir mortifère. De toutes ses victimes, c'est cependant la conductrice qui subit le plus fort assaut, celle-ci étant exposée de manière directe au pouvoir de la vitesse. Dans *L'Aventure sur la route*, Danièle est celle qui, certes, bénéficie le plus du contact avec la vitesse, mais elle est aussi celle qui en souffre, sa passion pour le mouvement rapide lui faisant perdre contact avec la réalité :

Auprès de ce désir, tout était secondaire ; l'accident lui-même ne paraissait redoutable que parce qu'il aurait brisé son élan. Plus vite ! dût la machine se disloquer, dût son propre corps être brisé ! Aucune crainte ne l'atteignait plus, la vitesse l'anesthésiait, l'exaltation des soldats et des martyrs la précipitait au-devant d'elle-même. Elle s'étonnait presque d'avoir à tenir le volant. » (*L'Aventure*, 109)

En plus du corps, c'est l'esprit de la femme qui est engourdi par le mouvement du véhicule. À la manière d'Emmeline, héroïne de *To the North*, Danièle reste aveugle aux dangers qui l'attendent sur la route. Seul compte le désir qui l'anime, la volonté d'en avoir toujours plus, d'aller toujours plus vite. Éros l'emporte momentanément sur Thanatos, le plaisir sur la mort qui est pourtant là, dans l'ombre. Ainsi, tout en étant une expérience vécue d'abord dans la chair et qui touche donc directement à la sensibilité, la vitesse est également quelque chose qui dépasse l'individu, qui permet de toucher à l'extraordinaire, à l'exceptionnel. L'expérience de la locomotion motorisée est paradoxale, en cela qu'elle est autant repli sur soi que projection hors de soi : « [La] vitesse est à la fois transcendance et intimité²⁶⁰ ». Danièle, en plus d'éprouver du plaisir physique, a donc l'impression d'être emportée dans un monde fantasmagorique :

²⁶⁰ Françoise Blum, *loc. cit.*, p. 59.

Un grand bruit montait du métal furieux. C'était la fantastique chevauchée du roi des aulnes, des sorcières et des Walkyries... Les arbres couraient, les croupes herbues plongeaient et remontaient comme des vagues ; des ombres et des lumières rapides fouettaient les visages. Toute la terre avait pris un galop frénétique (*L'Aventure*, 109).

Dans ce passage, l'auteur met l'accent sur les effets de la vitesse, sur la manière dont celle-ci perturbe les modes de perception et d'appropriation du monde. La course infernale de l'automobile dans l'espace est comparée à la chevauchée fabuleuse de différentes figures, qui sont toutes associées à la mort. Le « roi des aulnes », créature maléfique issue du folklore allemand, a été popularisé par le poème de Goethe qui lui est consacré (« Erlkönig », 1782) et dans lequel il conduit un enfant à la mort, après l'avoir pourchassé sur son cheval dans la forêt. Si la référence aux sorcières n'est pas particulièrement parlante, outre qu'il s'agit d'êtres malfaisants, celle des Walkyries est plus intéressante. Divinités guerrières de la mythologie nordique, elles sont décrites ainsi :

Nymphes du palais de Wotan [Odin] souvent rapprochées des Amazones. Messagères des dieux, guides des combats, elles conduisaient les héros à la mort [...]. Elles excitent les combattants, par l'amour que leurs charmes insufflent en leur cœur, par l'exemple de leur bravoure en tête des batailles, sur des coursiers rapides comme les nuages [...]. Moins sauvages que les Amazones, elles sont tout aussi ambiguës. Elles représentent l'aventure de l'amour, conçu comme une lutte, avec ses alternances d'extase et de chute, de vie et de mort²⁶¹.

En Danièle, l'auteur reconnaît l'une de ces combattantes qui fendent le ciel sur leurs chevaux ailés. Rienzi a probablement été inspiré, dans le choix de cette référence, par l'opéra de Wagner consacré à ces guerrières. Le troisième acte de *La Walkyrie* (1870) – deuxième partie du cycle *L'Anneau de Nibelung* – est consacré à la chevauchée des Walkyries. De retour du champ de bataille, elles transportent les âmes des héros morts vers leur dernier repos et lancent des cris de ralliement. Il est intéressant de souligner qu'il s'agit d'une image qui est, le plus souvent, convoquée dans l'imaginaire aérien²⁶² ; dans *L'Aventure sur la route*, elle permet d'évoquer le caractère fantastique de la course de Danièle, de faire surgir, comme c'est si souvent le cas dans le monde automobile, l'image de l'envol. De plus, à l'instar de la cycliste,

²⁶¹ Jean Chevalier et Alain Gheerbrant (dir.), *Dictionnaire des symboles. Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, Paris, Robert Laffont et Jupiter, 1982, p. 1031.

²⁶² Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings, op. cit.*, p. 261.

que les affichistes se plaisaient à draper de tenues guerrières, l'automobiliste est associée à une figure mythologique avec laquelle elle semble avoir des airs de famille. La chauffeuse comme la Walkyrie sont connues pour la rapidité de leur monture, l'une comme l'autre est souvent confondue avec l'Amazone dont elles partagent la force et le courage, enfin, l'amour et la mort sont deux forces qui sous-tendent leur imaginaire respectif. L'association entre les deux semble presque naturelle, tant et si bien que d'autres voient en la chauffeuse une descendante des Walkyries, comme l'artiste Léon Bonnotte. Dans son dessin intitulé « Les petites Walkyries : avance à l'allumage » (**fig. 86**), paru dans le magazine *Fantasio* en 1925, il met en scène deux garçonnnes – que l'on reconnaît à leurs cheveux courts, quoiqu'ils soient partiellement dissimulés sous un chapeau cloche – assises sur une motocyclette. Elles roulent à toute vitesse, ce qu'indiquent le flottement de leur manteau et de leur foulard, qui se déploient à l'arrière du véhicule comme des ailes, ainsi que la fumée qui émane de la roue avant de la moto. L'on peut presque entendre le crissement des pneus sur la chaussée. Sèmeront-elles la mort sur leur passage, comme autrefois les Walkyries sur le champ de bataille ? Difficile à dire, leur sourire inspirant la confiance plus que la méfiance à leur endroit. Quant à jupe relevée de la passagère, qui laisse entrevoir son porte-jarretelles, et la manière dont elle enlace la taille de la conductrice, afin de ne pas s'envoler au vent, ils laissent planer sur la scène le soupçon. À nouveau, Éros côtoie de près Thanatos.

En plus d'évoquer la nature double de l'automobiliste, les figures mobilisées par l'auteur lui permettent de décrire l'univers singulier qui est créé par la vitesse. L'extrait se présente comme une représentation symbolique de l'espace : de la terre, territoire du « roi des aulnes », l'on passe au ciel, par le renvoi aux sorcières que l'on imagine volant sur leur balai, et enfin, la chauffeuse est emportée dans le royaume des dieux, par la comparaison avec les Walkyries. Ces trois personnifications permettent de souligner l'envol de la chauffeuse : son déplacement sur la route se produit à une vitesse si prodigieuse qu'il donne l'impression d'un décollage, le mouvement de l'automobile s'effectuant également à la verticale. Propulsée vers les plus hautes sphères, comme jadis les cyclistes l'étaient vers le firmament, la chauffeuse découvre grâce à l'automobile un monde étrange, qui semble appartenir au rêve : « La vitesse créait un autre univers. La voiture semblait immobile dans le tourbillon des choses. En dehors d'elle, tout était mouvement éperdu, péril et chocs épouvantables... Mais la tempête l'entourait d'un fuseau de cristal fluide et l'isolait du reste du monde » (*L'Aventure*, 108). Tout véhicule à

moteur constitue une fenêtre sur l'inconnu, l'impensable, l'impossible, bref, une manière d'échapper à l'ordinaire. Et pourtant, il arrive que le cristal se fissure, ramenant brutalement la chauffeuse à la réalité. Or, c'est souvent trop tard qu'elle est appelée à traverser le miroir, à revenir de ce pays imaginaire ouvert par l'automobile. Et c'est à ce moment précis que survient l'accident. Dans *L'Aventure sur la route*, la torpédo rouge de Danièle fait une embardée avant de basculer dans un fossé profond. Pour la chauffeuse, le retour à la réalité est terrible. Comme si elle émergeait d'un long sommeil, elle doit faire face à l'étourderie de ses agissements : « Pardonnez-moi ! J'ai été folle, j'ai été criminelle ! » (*L'Aventure*, 111). La vitesse, pendant un moment, la protégeait des intrusions du dehors ou plutôt, elle lui donnait l'impression d'être à l'abri ; mais il ne s'agit que d'une illusion, la catastrophe étant imminente²⁶³.

Certes, la course effrénée de la chauffeuse connaît une fin abrupte. Mais il ne s'agit là que d'un arrêt temporaire, l'accident n'ayant nullement découragé la chauffeuse, n'ayant pas réussi à éteindre la flamme qui brûle en elle. Celle-ci reprend rapidement la route dans sa torpédo dont le surnom prend alors tout son sens : l'« oiseau de feu » renaît de ses cendres, comme le phénix, après un bref atterrissage au garage : « Voyez, Claude, mon oiseau de feu est tout à fait guéri » (*L'Aventure*, 202). Tels les cyclistes de Maurice Leblanc, qui choisissent dans l'excipit de *Voici des ailes* de poursuivre leur excursion dans les campagnes françaises, Danièle et Claude (qui est le vainqueur de la compétition qui l'opposait à Firmin) reprennent la route ensemble, sans destination précise : « L'oiseau de feu franchit le pont, dépassa le Rozier, puis s'engagea sur la route de la Jonte qui domine vertigineusement les gorges et semble s'élever jusqu'aux nuages » (*L'Aventure*, 281).

²⁶³ Chez Rienzi, c'est la voiture elle-même qui souffre le plus de ce dédoublement de personnalité. Car si la conductrice et son passager sortent indemnes de l'accident, il n'en va pas de même de la torpédo. À nouveau anthropomorphisée, l'eau du radiateur du véhicule fuyant sur l'herbe à la manière du sang s'écoulant d'une blessure, l'« Oiseau de feu » est remorqué jusqu'à un garage, là où Danièle doit faire le deuil de son amie : « Danièle examina sa machine, le cœur serré d'une véritable douleur. Elle toucha les ailes faussées, arrachées de leur jante, le capot entr'ouvert... La fidèle monture, l'amie docile et puissante, la compagne de tant de journées heureuses était blessée, peut-être mortellement... » (*L'Aventure*, 133). Telles les jeunes héroïnes des séries américaines, Danièle entretient une relation fusionnelle avec sa voiture, qui est la fidèle partenaire – dans tous les sens du terme – de ses aventures. L'automobile est dotée de sa propre conscience, voire d'une âme : « L'Oiseau de feu n'était plus qu'un corps sans âme, qu'une pauvre chose passive et bosselée, comme ces chariots de fer-blanc que les gamins traînent dans la poussière. » (*L'Aventure*, 135).

Machine, moderne, vitesse. Voilà les trois mots qui caractérisent, selon le critique William Carter, l'époque au cours de laquelle émergent les moyens de transport individualisés²⁶⁴. Trois mots qui s'incarnent en l'automobile, cette force qui va. Objet industrialisé qui se distingue par sa prodigieuse vitesse, elle incarne aussi cette dualité, cette tension constitutive de la modernité. Rappelons les propos de Marshall Berman, qui affirme qu'être moderne signifie être dans un environnement qui promet l'aventure, le pouvoir et la joie, mais qui menace en maintenant de détruire tout ce que l'on connaît²⁶⁵. Quoi de mieux que l'automobile, qui se présente à la fois comme un instrument de plaisir et un outil de destruction, pour faire vivre à la femme cette « expérience de la modernité » ? Grâce à son véhicule, l'automobiliste se trouve sur le seuil : entre Éros et Thanatos, ces deux divinités qui se disputent ses faveurs ; entre le rêve et la réalité, deux états entre lesquels son esprit balance, incertain du monde qu'il habite ; enfin, entre le masculin et le féminin, la chauffeuse s'appropriant une machine destinée au sexe opposé, mais aussi le comportement et même la garde-robe qui l'accompagnent. En l'automobile se rencontrent des forces contradictoires qui confèrent, chacune à leur manière, du pouvoir à la femme : « *The motorcar stood for power over space and time ; for control over wealth ; for luxury, waste, and leisure ; for sex*²⁶⁶ ». Pouvoir sur son propre corps, puisqu'elle est en contrôle de sa sexualité, pouvoir sur autrui, celle-ci ayant l'ascendant sur les passagers de son véhicule, l'automobiliste a tout pour elle.

Chapitre 13

Les pionnières de la locomotion rapide

Durant la Belle Époque, les chauffeuses se font rares ; dans les allées du bois de Boulogne, elles doivent céder la place aux élégantes cyclistes qui imposent leur loi, font retentir la clochette de leur bicyclette pour annoncer leur arrivée. Après tout, c'est l'âge d'or

²⁶⁴ Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 2.

²⁶⁵ Voir Marshall Berman, *op. cit.*, p. 15.

²⁶⁶ Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 169.

de la « petite reine » et tous doivent reconnaître, qu'ils soient de fidèles admirateurs ou de farouches opposants à son règne, la popularité de cette machine, seul point sur lequel elle fait l'unanimité. Or, quoiqu'elles soient laissées dans l'ombre, tous les regards étant tournés vers sa majesté, quelques pionnières de l'automobile s'imposent dans le paysage, laissant derrière elles un curieux parfum de pétrole. Mme la duchesse d'Uzès, qui « ne manque jamais de se rendre aux rendez-vous de chasse dans son automobile qu'elle conduit avec une maîtrise remarquable²⁶⁷ », Mme Rachel Boyer de la Comédie-Française²⁶⁸ ou les jeunes Parisiennes qui participent au « championnat des chauffeuses de l'*Écho de Paris*, organisé en 1897 par M. Paul Lafitte²⁶⁹ », font partie de la première génération de chauffeuses. De ce petit groupe d'élite, dont les membres partagent une identité de sexe et de classe sociale, quelques-unes ont pris la plume. Tantôt introspectif, tantôt méditatif, le regard qu'elles posent sur l'automobile constitue un précieux témoignage de l'expérience qu'elles ont vécue, à une époque où les cyclistes projettent leur ombre singulière sur les routes du monde. Instants de gloire volés à la « petite reine », les textes qui sont étudiés dans le présent chapitre précisent le portrait de la chauffeuse, jusqu'ici vue à travers le prisme des romans et des affiches. À la façon d'un miroir – qui peut être déformant – les écrits de pionnières permettent, en amont, de saisir l'impact concret qu'a l'automobile sur le corps, le rôle et l'image de la femme, et en aval, d'interroger la *manière* dont les femmes traduisent en mots leur nouveau rapport au monde, qui passe essentiellement par le regard.

13.1 L'Amazone aux yeux verts

Pour la Française Camille du Gast, qui hérita du titre de « plus grande *sportswoman* du monde²⁷⁰ » en se faisant tantôt cavalière, randonneuse et cycliste, tantôt chasseuse, parachutiste et canoéiste, l'automobile est avant tout une manière de repousser ses limites et de se divertir²⁷¹. Surnommée par ses contemporains « l'Amazone aux yeux verts » et la

²⁶⁷ John Grand-Carteret, *La voiture de demain. Histoire de l'automobile*, *op. cit.*, p. 384.

²⁶⁸ *Ibid.*, p. 386.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 386.

²⁷⁰ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 192.

²⁷¹ Voir *ibid.*

« Walkyrie de la mécanique », en raison de sa nature touche-à-tout qui lui fait suivre les tendances sportives comme d'autres femmes les aléas de la mode, elle a pris fréquemment la plume afin de raconter ses aventures, se taillant ainsi une place dans un espace médiatique encore largement occupé par les exploits masculins. En juin 1905, *Les Sports modernes* lui consacre un portrait de deux pages, considérant que Camille du Gast, par ses « extraordinaires exemples de courage, d'énergie et de dévouement²⁷² », mérite une « place d'honneur dans la galerie mondaine²⁷³ » de la revue. Retraçant les moments marquants de la carrière de cette femme hors du commun, Frantz Reichel s'oppose aux sportifs masculins qui la prennent comme sujet de moqueries²⁷⁴ en affirmant, au contraire, « que tout leur courage ne fut jamais supérieur à celui de la femme étonnante qu'est Madame Camille du Gast²⁷⁵ », dont la beauté²⁷⁶ n'a d'égal que son talent. Ne tarissant pas d'éloges à son égard, il prend soin de souligner la polyvalence de la sportive, qui a « pratiqué avec succès et avec éclat tous les sports les plus rapides, les plus violents, les plus pénibles et les plus élégants²⁷⁷ ». Cette énumération, où sont juxtaposées violence et élégance, témoigne du caractère paradoxal de la figure de la sportive, qui est tout à la fois mondaine et anticonformiste²⁷⁸. Or, malgré son originalité et son caractère d'exception, du Gast a participé de manière significative à « la banalisation du risque au féminin en publiant notamment dans des revues grand public²⁷⁹ ». À cet égard, il ne faudrait surtout pas nier la manière dont les magazines et les journaux représentaient, au sein de la culture de masse qui s'était implantée depuis le milieu du XIX^e siècle, de puissantes « forces démocratiques »²⁸⁰, car capables de rejoindre des individus issus de diverses classes sociales. Cet impact est d'autant plus significatif lorsqu'on considère que les articles écrits par Camille

²⁷² Frantz Reichel, « Madame Camille du Gast », *Les Sports modernes*, n° 2, juin 1905, p. 6. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9753174g/f2.image.r=les%20sports%20modernes%20camille%20du%20gast>, consulté le 10 avril 2018.

²⁷³ *Ibid.*

²⁷⁴ « Cette femme est Madame Camille du Gast, à qui les hommes de sport, faisant quelque jour trêve à de faciles et mesquines ironies [...]. » *Ibid.*, p. 4.

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ Camille du Gast n'échappe pas à une description physique soulignant ses charmes et réitérant, dans le contexte d'un article où sont soulignés ses qualités, son intrépidité, sa force, etc., sa nature toute féminine : « Grande, sculpturale, blonde, les yeux bleus, – du bleu profond des braves, – les traits fins, souriante et décidée, ayant petites mains et petits pieds, c'est une femme de grand cœur, alliant toutes les énergies à toutes les bontés » *Ibid.*

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 6.

²⁷⁸ Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, *op. cit.*, p. 99.

²⁷⁹ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 192.

²⁸⁰ Voir Rachel Mesch, *op. cit.*, p. 5.

du Gast paraissaient le plus souvent dans des revues qui n'étaient pas exclusivement destinées aux femmes. En ce sens, ses écrits n'étaient pas soumis aux mêmes impératifs éditoriaux, à la même ligne de conduite que celle qui présidait dans des magazines comme *Femina* ou *La Vie heureuse*, qui se devaient de maintenir un fragile équilibre entre, d'une part, le souci de préserver la tradition et, d'autre part, la volonté de répondre au désir de liberté et de nouveauté des lectrices en se gardant de faire explicitement de la politique²⁸¹. À l'instar de la duchesse Anne d'Uzès, autre sportive accomplie de la Belle Époque et suffragette²⁸², Camille du Gast n'était pas étrangère au domaine politique, elle qui était vice-présidente de la Ligue française du droit des femmes²⁸³. Certes, cet engagement ne se reflète pas explicitement dans les articles qu'elle dédie à sa pratique sportive, mais il n'en demeure pas moins que ces derniers témoignent du fait que l'association entre sport et émancipation n'était pas uniquement le produit du discours social. En Camille du Gast s'incarnent les figures de la sportive et de la « femme moderne », un double statut qui lui est en partie conféré par sa relation aux transports : « Inévitablement, les sports modernes devaient faire la conquête de cette femme énergique : l'aérostation, l'automobile et le canot automobile l'ont tour à tour captivée²⁸⁴ ». C'est dans *La Vie au grand air*, en 1903, et dans *Je sais tout*, en 1905, que paraissent deux des articles que du Gast consacre à son expérience en tant que chauffeuse. Dans le premier texte, intitulé « Ma course de Paris-Bordeaux », elle retrace sa participation à une épreuve automobile, qui constitue en soi un exploit, à en croire l'accroche qui précède le témoignage :

Madame du Gast, l'intrépide chauffeuse et la seule femme qui ait eu l'audace de prendre part, le volant en mains, à la course Paris-Madrid, a bien voulu écrire spécialement pour les lecteurs de *La Vie au Grand Air* l'histoire de sa course. Les impressions de cette femme,

²⁸¹ Voir Guillaume Pinson, « La femme masculinisée dans la presse mondaine française de la Belle Époque », *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, n° 30, 2009, p. 220. En ligne : <http://clio.revues.org/9471>, consulté le 14 novembre 2014.

²⁸² Voir Christine Bard, *Les Garçonnes*, op. cit., p. 99. À ce sujet, Alexandre Buisseret indique : « Personnage incontournable de la Belle Époque, la duchesse d'Uzès (1847-1933), [...] fut la première femme à obtenir son permis de conduire en 1898 ». Ce qui a surtout retenu l'attention de la presse, c'est son goût pour le sport qui, en raison de son statut social, a été considéré comme une extravagance plutôt qu'un geste de mauvais goût : « [E]n 1926, elle fonde l'Automobile Club Féminin de France (A.C.F.F.) [...]. Ce club est l'aboutissement de sa passion pour l'automobile mais aussi de son engagement politique en faveur de l'égalité des sexes (32). La duchesse d'Uzès était, certes, aussi médiatisée comme cavalière que comme automobiliste, mais sa passion pour ce nouvel engin ainsi que sa détermination encouragèrent d'autres femmes d'exception à s'initier à la conduite, faisant fi des préjugés, des dogmes et des pressions sociales. » Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 46 et 47.

²⁸³ Voir Christine Bard, *Une histoire politique du pantalon*, op. cit., p. 224.

²⁸⁴ Frantz Reichel, *loc. cit.*, p. 6.

qui vient d'étonner le monde sportif par la lutte courageuse qu'elle a soutenue, étaient fort intéressantes à connaître et seront sans nul doute hautement appréciées. [...] Combien de femmes vont frémir en présence d'une telle audace !²⁸⁵

Ce passage, où l'on prend soin de souligner le fait que Camille du Gast est une femme hors pair, dont les aventures extraordinaires ne peuvent que fasciner les lecteurs, voire provoquer l'émoi chez les lectrices, contraste fortement avec l'amorce que l'auteure choisit pour son texte. Aux éloges, elle répond avec humilité, une attitude attendue chez les membres du « sexe faible » : « C'est chose difficile de parler de soi. Pour une femme surtout. On aime peu les femmes qui s'analysent et se racontent, et au fond, je suis de cet avis²⁸⁶ ». L'auteure ressent la nécessité de justifier ainsi son projet, et préfère se ranger du côté de l'opinion publique, qui préfère les femmes qui font preuve de retenue : « [C]ontons donc cette course, et que la brièveté et la sincérité de ce récit soient l'excuse du péché bien féminin d'orgueil²⁸⁷ ». Ce souci de modestie est réitéré dans l'article que Camille du Gast écrit pour *Je sais tout*, intitulé « À deux doigts de la mort » :

[J]'ai horreur surtout de parler de moi. « Le *moi* est haïssable », a dit Pascal, et sous prétexte que je suis la modeste héroïne, – la langue française ne met que ce mot-là à mon service, – de deux ou trois aventures, je vais bientôt passer pour une sorte de Tartarin féminin, qui n'a pas chassé le mouflon ni la panthère, mais accompli des exploits que je suis, sans doute, la seule à ne pas prendre au sérieux²⁸⁸.

Cette réticence à l'idée de parler de ses propres prouesses, elle marquait également les récits de voyageuses de la fin du XIX^e siècle, elles qui devaient composer avec « une société qui manifeste encore à l'égard des femmes de lettres, soit une franche hostilité, soit l'ironie et la dépréciation²⁸⁹ ». Toute femme qui prend le parti de témoigner de ses aventures doit bien se garder de commettre le « péché bien féminin d'orgueil », et c'est en se moquant un peu d'elle-même que Camille du Gast compte bien contourner ce problème. En se comparant à Tartarin

²⁸⁵ Camille du Gast, « Ma course de Paris-Bordeaux », *La Vie au grand air*, n° 247, 5 juin 1903, p. 358. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9605265v/f2.image.r=la%20vie%20au%20grand%20air>, consulté le 10 avril 2018.

²⁸⁶ Camille du Gast, « Ma course de Paris-Bordeaux », *op. cit.*, p. 358.

²⁸⁷ *Ibid.*, p. 360.

²⁸⁸ Camille du Gast, « À deux doigts de la Mort », *Je sais tout*, 15 février 1905, p. 599. Sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1029766/f625.item>, consulté le 11 avril 2018.

²⁸⁹ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 217.

de Tarascon, héros naïf et passablement sot de trois romans d'Alphonse Daudet, elle diminue le caractère grandiose de ses accomplissements : « Tant d'hommes ont accompli des prouesses plus importantes ! Mais il paraît que comme femme je détiens quelques records : je n'ai pas de fausse modestie, mais je confesse sincèrement n'avoir pas cru conquérir la gloire en conduisant une automobile de course²⁹⁰ ». Dans les deux textes, ce n'est donc qu'après s'être « excusée » qu'elle commence, enfin, à relater les performances pour lesquelles elle pourrait précisément être accusée de vanité. L'« affirmation d'un *je*, sujet de l'action²⁹¹ », ne survient ainsi qu'après l'exposition du caractère problématique de ce « je ». Problématique, mais aussi quelque peu paradoxal, à l'instar de l'auteure. Car ces deux articles, sous le couvert de la modestie, contribuent à forger l'image d'une femme d'exception n'ayant rien à envier à ses confrères masculins, la presse jouant dans ce contexte un rôle d'outil promotionnel en assurant la pérennité²⁹² de la sportive et en poussant d'autres femmes à suivre son exemple²⁹³. Camille du Gast se détourne elle-même des résolutions adoptées au départ, qui apparaissent de plus en plus comme une stratégie utilisée par l'auteure pour se prémunir contre la critique, comme une formule obligée pour ne pas attirer le mépris des lecteurs. Car quoiqu'elle laisse entendre, elle n'est pas indifférente au sexisme qui subsiste à l'égard des sportives : « Ne croyez pas d'ailleurs que, pour être femme, on soit frivole. J'avais bien préparé mon épreuve. Je m'étais entraînée à conduire et j'avais fait faire un bon millier de kilomètres à ma voiture, afin d'être sûre d'elle et sûre de moi²⁹⁴ », « Ce sont là mes débuts dans la carrière excentrique, si j'en crois certains de mes contemporains qui me reprochent de ne pas broder éternellement des pantoufles au métier de Pénélope²⁹⁵ ». Dans ces deux passages, l'auteure répond à certains préjugés qui subsistent encore à l'égard des femmes. D'une part, elle s'oppose à la prétendue vanité et superficialité de la chauffeuse, en soulignant que c'est avec sérieux et rigueur qu'elle

²⁹⁰ Camille du Gast, « À deux doigts de la mort », *loc. cit.*, p. 599.

²⁹¹ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 228.

²⁹² Voir Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 289.

²⁹³ Rapportant les paroles prononcées lors d'une cérémonie, Frantz Reichel confirme le caractère inspirant de Camille du Gast : « [L]e chanoine [...] dit, en parlant d'elle, dans l'allocution qu'il prononça, qu'elle devait être offerte en exemple à toutes les femmes pour les précieuses et multiples leçons d'énergie, de décision et d'évidente utilité qu'elle donnait [...] ». (Frantz Reichel, *loc. cit.*, p. 4). Sa notoriété, c'est en partie grâce à son statut de chauffeuse qu'elle l'obtient, d'autant plus qu'elle est souvent la seule femme à prendre part aux courses automobiles qui font l'objet d'une importante couverture médiatique dans les journaux.

²⁹⁴ Camille du Gast, « Ma course de Paris-Bordeaux », *loc. cit.*, p. 360.

²⁹⁵ Camille du Gast, « À deux doigts de la mort », *loc. cit.*, p. 600.

s'est préparée pour ses courses. D'autre part, elle semble bien utiliser l'automobile comme moyen d'affirmation²⁹⁶, en se moquant de ceux qui voudraient lui voir embrasser des loisirs plus traditionnellement féminins, tels que la broderie. Rejetant le rôle de la femme comme-il-faut, qui compense sa frivolité par le soin assidu qu'elle porte à ses tâches, à la façon de l'épouse d'Ulysse tissant éternellement sa toile, elle se donne en exemple aux lecteurs. Qu'importe l'opinion que l'on peut avoir à son égard, c'est par l'action qu'elle se définit, c'est dans la résistance, l'effort et l'épreuve qu'elle démontre sa valeur, mais surtout, qu'elle se donne en exemple aux femmes qui voudraient suivre ses traces. Les qualités de la « femme moderne », Camille du Gast ne se contente pas de les posséder, elle les revendique : « J'aime le combat, j'aime lutter contre des adversaires de bonne foi, j'aime courir la chance de sensations nouvelles, où le corps et l'esprit sont tendus, où il faut se servir de ses muscles et de son cerveau pour ne pas succomber²⁹⁷ ». Alliant force physique et courage d'esprit, la femme se prête ici des qualités toutes masculines, que sont la combativité, l'agressivité même, le sens de la compétition, la volonté de se dépasser, le goût des sensations fortes. Mais l'auteure va plus loin :

J'aime le danger qu'on affronte et auquel on échappe. J'aime mener une machine qui est l'esclave parfois indocile de ma volonté, j'aime [...] surtout, moi, femme, triompher de fatigues qu'un homme me [*sic*] supporte avec peine et montrer qu'avec de la volonté et de l'énergie, une femme, une faible femme, peut arriver à réaliser des prouesses²⁹⁸.

Utilisé à trois reprises, le substantif « femme » traduit ici une prise de position : au contraire de certaines, qui justifient leur « excentricité » en se ralliant au masculin et en revendiquant leur différence par rapport aux autres femmes, Camille du Gast affirme au contraire que son amour pour la compétition, le danger et la machine, n'est pas incompatible avec sa nature féminine. Elle est femme *et* sportive. Quant à cet ajout de l'épithète « faible », il est une manière pour l'auteure de récupérer les préjugés pour mieux les invalider. Après tout, quoiqu'elle soit taxée de vulnérabilité et de fragilité, elle « peut arriver à réaliser des prouesses ». Se développe ainsi, dans les deux articles de Camille du Gast, une sorte de double discours qui permet tantôt à l'auteure de s'assurer la bienveillance des lecteurs à son endroit

²⁹⁶ Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 48.

²⁹⁷ Camille du Gast, « À deux doigts de la mort », *loc. cit.*, p. 600.

²⁹⁸ *Ibid.*

en récupérant des idées préconçues, et tantôt de faire mentir ses détracteurs en affirmant ouvertement son droit au sport : « Et l'on sait que j'aime le sport²⁹⁹ ». Ce phénomène témoigne bien de la position difficile dans laquelle se trouvent alors les femmes d'exception, elles qui doivent négocier avec leur désir de modernité et une société qui préfère les voir épouser la tradition.

Cette négociation se manifeste également dans le comportement adopté par Camille du Gast durant la course qui la mène, le 24 mai 1903, de Paris à Bordeaux³⁰⁰. C'est d'abord avec modestie qu'elle résume sa participation à l'épreuve : « Ma course, puisque course il y a, est bien simple. Je suis partie et je suis arrivée. Je n'ai eu qu'à conduire [...]»³⁰¹. Rien de plus banal que la manière dont elle présente son exploit. Partir et arriver, prendre part à une course relève de l'évidence. Quant à la conduite, il s'agit d'un geste qui se présente presque comme un automatisme pour cette femme qui n'en est pas à sa première course :

Mon Dieu, ce que je fais me paraît pourtant tout simple et tout naturel. Ma voiture est bien en main. Je la sens qui m'obéit, et il faut bien qu'elle obéisse. On chuchote autour de moi. Patience ! il faudra bien que la voiture me mène où je veux et comme je veux. C'est mon tour maintenant. J'ai rabattu les deux oreillères de ma casquette et me voilà parée pour la lutte, défendue du vent et de la poussière³⁰².

Dans ce passage où elle se pose en maître de sa machine, une manière de désigner son savoir-faire et sa compétence, l'enthousiasme de Camille du Gast est palpable. Par la fébrilité dont elle témoigne à l'approche du départ, par la détermination avec laquelle elle se prépare à la lutte qui s'annonce, se manifeste le plaisir qu'elle éprouve à conduire. À l'instar de Danièle Kimris, l'héroïne de Raymond de Rienzi, elle en veut toujours plus : « En avant !/ Dans un grondement sourd de mon brave moteur, nous voilà partis entre deux haies de monde³⁰³ », « Bah ! soyons prudents, mais ne soyons pas lâches. En avant !³⁰⁴ » On peut voir dans cette apostrophe (« En avant ! »), lancée à deux reprises, une sorte de cri de guerre qui doit résonner

²⁹⁹ Camille du Gast, « À deux doigts de la mort », *loc. cit.*, p. 600.

³⁰⁰ Organisée par l'Automobile club de France, la course – qui devait mener les participants jusqu'à Madrid – a été annulée alors que les compétiteurs atteignaient Bordeaux en raison du trop grand nombre d'accidents survenus durant l'épreuve.

³⁰¹ Camille du Gast, « Ma course de Paris-Bordeaux », *loc. cit.*, p. 360.

³⁰² *Ibid.*

³⁰³ *Ibid.*

³⁰⁴ *Ibid.*

chez les lectrices, comme si l’auteure les appelait à sa suite : suivez-moi mesdames, vers l’aventure ! Or, cet appel traduit également une insatiable soif de vitesse, question qui est le plus souvent évoquée dans les articles écrits par des hommes : « Camille du Gast (54) aborde les mêmes thèmes que ses homologues masculins, à savoir : la sensation physique procurée par la vitesse, une forme d’appréhension de celle-ci, mais aussi et surtout la volonté de dépasser son concurrent³⁰⁵ ». En ce sens, l’auteure outrepassa sa condition, puisqu’elle récupère un discours appartenant à autrui³⁰⁶, celui sur la vélocité, généralement réservé au masculin. À titre d’exemple, la duchesse d’Uzès a elle-même fait l’objet d’un entrefilet dans le quotidien *Le Matin*, le 3 juillet 1898, en raison d’une incartade commise en automobile : « Mme la duchesse d’Uzès et son fils, M. le duc d’Uzès, comparâtront devant la justice de leur pays, le 7 juillet prochain, sous l’inculpation d’avoir, en automobile, circulé avec une vitesse exagérée au bois de Boulogne, au risque de commettre un accident³⁰⁷ ». Si une contravention freine l’élan de la duchesse d’Uzès, il en va autrement de Camille du Gast, qui est plutôt contrainte d’interrompre sa course en raison de l’accident d’un adversaire : « Malgré tout, nous refusons de le quitter ; une femme, conduisît-elle à 120 à l’heure, doit toujours s’arrêter pour soigner ceux qui souffrent, et il souffre, le pauvre Stead³⁰⁸ ». Ainsi revient-on à sa nature féminine, qui la pousse à renoncer à ses chances de victoire au profit du bien d’autrui. Sacrifice, don de soi, voilà des qualités que Camille du Gast doit conserver en toutes circonstances, même au cœur d’une course automobile. Les plaisirs de la vitesse ne doivent jamais avoir raison de son sens du devoir. Femme avant d’être chauffeuse, Camille du Gast est victime de son temps : accomplissant ses exploits durant la première décennie du XX^e siècle, elle ne bénéficie pas encore d’un contexte favorable à l’expression d’une personnalité et d’une individualité fortes, comme c’est le cas durant les Années folles, période au cours de laquelle les « excentriques » se multiplient et les chauffeuses ne se limitent plus à quelques originales.

³⁰⁵ Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 53.

³⁰⁶ Voir *ibid.*, p. 56.

³⁰⁷ « La duchesse d’Uzès en simple police – L’ordonnance du 14 août 1893 – D’un franc à cinq francs d’amende », *Le Matin*, 3 juillet 1898, p. 8. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k557466q.item>, consulté le 16 avril 2018.

³⁰⁸ Camille du Gast, *Ma course de Paris-Bordeaux*, *op. cit.*, p. 360.

13.2 Le sourire de Dorothy Levitt

Ce phénomène, il n'est pas exclusif à la France : l'Anglaise Dorothy Levitt, dans son ouvrage éducatif intitulé *The Woman and the Car* (1909), qui reprend des articles publiés dans le *Daily Graphic*³⁰⁹, rend également compte des relations difficiles entre féminité et automobilisme au début du siècle. Il importe en premier lieu de jeter un œil à la présentation de l'auteure qui précède le texte. Signé par C. Byng-Hall, ce portrait intitulé « *A personal sketch* » s'ouvre sur une affirmation forte, quoiqu'erronée : « *Dorothy Levitt is the premier woman motorist and botorist of the world. And she is ready to prove and uphold her title at any time*³¹⁰ ». En effet, ce titre revient plutôt à deux Françaises, la duchesse d'Uzès étant la première femme à obtenir un permis de conduire, en 1898, et Camille du Gast, la première à participer à une course automobile, en 1901³¹¹. Quoique l'exactitude de cette amorce fasse défaut, elle a le mérite de présenter avec efficacité l'auteure de l'ouvrage : celle-ci n'est pas une chauffeuse comme les autres, nouvellement initiée à la pratique. Elle est une pionnière en la matière et c'est donc de sa longue expérience qu'elle peut faire bénéficier ses lectrices. À l'instar des textes de Ward, Willard et Erskine, consacrés à la bicyclette, c'est à un public exclusivement féminin qu'est destiné l'ouvrage de Levitt, ce qu'indique le sous-titre : *A chatty little handbook for all women who motor or who want to motor*. Écrits sensiblement à la même période, les ouvrages pratiques portant sur le vélo et l'automobile partagent plusieurs thèmes et souvent un même angle d'approche : conseils pratiques pour conduire, présentation technique des différents mécanismes de l'automobile, suggestions vestimentaires, informations quant aux coûts d'entretien et d'achat d'un véhicule, présentation de quelques pionnières, voilà certains des sujets abordés. Illustré de 27 photographies de Howard W. Nicholls qui mettent toutes en scène Dorothy Levitt, l'ouvrage joint l'image au texte, dans une visée apparemment pédagogique. Or, après un examen minutieux, l'on peut douter que ces

³⁰⁹ Voir C. Byng-Hall, « Introduction », dans Dorothy Levitt, *The Woman and the Car. A Chatty Little Handbook for All Women Who Motor or Who Want to Motor*, illustré de 27 photographies de Horace W. Nicholls, Londres, John Lane, 1909, 127 p. En ligne : <https://archive.org/details/McGillLibrary-120928-1526>, consulté le 2 février 2018.

³¹⁰ C. Byng-Hall, « A personal sketch », dans Dorothy Levitt, *op. cit.*, p. 4.

³¹¹ Voir Alexandre Buisseret, *loc. cit.*, p. 46 et 48.

illustrations détiennent véritablement une visée utile pour les lectrices. Statiques, car prises alors que l'automobile est à l'arrêt, elles présentent tantôt l'auteure prenant la pose devant son véhicule (**fig. 87**), tantôt feignant de conduire son bolide ou s'affairant à résoudre un bris mécanique (**fig. 88**). Au-delà d'une fonction pratique, ces photographiques servent à mettre en valeur Dorothy Levitt. En adoptant diverses attitudes, elle prouve qu'elle peut tout accomplir : femme de multiples talents, elle peut aussi bien réparer un moteur que conduire, et cela, avec élégance et en gardant toujours le sourire. L'image qui sert de frontispice (**fig. 89**) à l'ouvrage, annoncée comme la préférée de Dorothy elle-même³¹², est à ce sujet parlante : réalisée en studio, elle présente l'auteure de profil, les mains agrippées sur le volant d'une automobile qui, elle, est absente de la composition. L'auteure y apparaît vêtue d'un manteau de fourrure, de gants et d'un chapeau surmonté d'une voilette, marqueurs essentiels de la mode chauffeuse. Dans ce portrait, la mise en scène de soi repose sur l'usage d'une série d'artifices associés, dans l'imaginaire de l'époque, à l'esthétique de l'automobiliste. Le grand sourire qui couvre le visage de la chauffeuse, dont la tête est tournée vers le spectateur afin de l'interpeller du regard, renforce cette idée. Tout relève ici du simulacre : la pose figée, les choix vestimentaires, le volant qui semble surgir de nulle part, la neutralité du décor, le sourire séducteur. Le statisme de l'image, le conformisme de la représentation, tout cela éloigne la chauffeuse de ce qui constitue, précisément, sa spécificité : le mouvement, la vitesse, la machine même, puisqu'on en vient à douter de la présence de l'automobile, Dorothy Levitt pouvant aussi bien être assise sur un banc. L'immobilité du sujet la fige dans le temps, l'absence de décor la sort de son environnement naturel, qui est celui de la route. À l'époque où a été prise la photo, soit la première décennie du XX^e siècle, les photographes disposent pourtant des moyens nécessaires pour mettre en scène l'automobiliste de manière dynamique. L'instantané, qui « gèle le modèle en plein mouvement³¹³ », est une technique perfectionnée depuis le milieu du XIX^e siècle³¹⁴, et permet précisément de prendre les sujets sur le vif. En montrant un mouvement « spontané, furtif et non posé³¹⁵ », ce type de photographies

³¹² C'est ce qu'indique la vignette qui se trouve sous la photo : « *Dorothy Levitt. Her favourite photograph* ».

³¹³ Caroline Chik, *L'image paradoxale. Fixité et mouvement*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Arts du spectacle – Images et sons », 2011, p. 52.

³¹⁴ Voir *ibid.*, p. 59.

³¹⁵ *Ibid.*, p. 83.

permettait précisément de créer une « iconographie de l'action, de l'accident, de l'instant³¹⁶ ». L'utilisation d'un « flou de bougé » aurait, elle aussi, permis de simuler le déplacement de l'automobile dans l'espace, tout en donnant une certaine mesure de sa vitesse. Enfin, il aurait été possible de jouer avec la composition de l'image, comme le faisait à la même époque le magazine *La Vie au grand air* pour montrer le mouvement des nouveaux outils de locomotion³¹⁷. L'utilisation d'une perspective fuyante, comme c'est le cas sur la couverture (**fig. 90**) du 16 mars 1905, était l'une des techniques privilégiées par l'hebdomadaire afin d'insuffler du dynamisme à ses compositions³¹⁸. Pour présenter à ses lecteurs l'actualité sportive, le magazine mise sur « les formes modernes de la photographie et du cinéma qui se développent à la Belle Époque³¹⁹ ». Aucune des photographies présentes dans l'ouvrage de Dorothy Levitt n'exploite de telles stratégies, même celles prises en extérieur. En donnant priorité à l'attrait physique de la chauffeuse plutôt qu'à sa pratique, les photographies donnent raison à C. Byng-Hall, qui affirme dans l'introduction :

Looking at Miss Levitt one can hardly imagine that she could drive a car at such terrific speed. The public, in its mind's eye, no doubt figures this motor champion as a big, strapping Amazon. Dorothy Levitt is exactly, or almost so, the direct opposite of such a picture. She is the most girlish of womanly women. Slight in stature, shy and shrinking, almost timid in her everyday life, it is seeming a marvel that she can really be the woman who has done all that the records show³²⁰.

J'insiste sur cette formule pléonastique et superlative, qui résume à elle seule la pensée de préfacier : « *She is the most girlish of womanly women* ». Il se veut rassurant auprès des lecteurs ; Dorothy Levitt n'est pas une de ses femmes masculinisées, une de ces Amazones nouvelles qui se démultiplient depuis la fin du XIX^e siècle, à une époque où « [l]a compétitivité, le dépassement de soi, l'entraînement apparaissent comme les stigmates de la virilisation du corps et des mentalités de la femme moderne³²¹ ». Tenant de la jeune fille et de

³¹⁶ Caroline Chik, *op. cit.*, p. 82.

³¹⁷ Voir Thierry Gervais, « L'invention du magazine. La photographie mise en page dans "La Vie au grand air" (1898-1914) », *Études photographiques*, n° 20, juin 2007, p. 54. En ligne : <https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/997>, consulté le 6 avril 2017.

³¹⁸ Voir *ibid.*

³¹⁹ *Ibid.*, p. 60.

³²⁰ C. Byng-Hall, « A personal sketch », *op. cit.*, p. 4.

³²¹ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 336.

la femme, Dorothy est la preuve qu'il est possible d'« allier l'élégance du costume avec les commodités du sport³²² », l'un n'étant pas incompatible avec l'autre. L'automobiliste consacre elle-même un long passage de son ouvrage à la question fort importante du vêtement (« *The all-important question of dress*³²³ »), ce qui démontre comment il est difficile pour l'auteure de faire fi de la tradition, en s'occupant de considérations proprement féminines comme celle de la mode, malgré la volonté d'initier ses consœurs à la pratique d'un sport aussi moderne que celui de l'automobile. Et pourtant, en considérant l'ensemble de l'œuvre, il apparaît évident que c'est la question technique, bien plus qu'esthétique, qui occupe le devant de la scène. Des huit chapitres de l'ouvrage, un seul porte sur l'apparence. Tous les autres partagent un but commun, soit celui de conduire la femme à l'autonomie dans sa pratique : « *[T]he real, the intense pleasure, the actual realisation of the pastime comes only when you drive your own car*³²⁴ ». En se donnant pour tâche d'enseigner aux femmes à s'occuper de leurs véhicules à toutes les étapes du processus les menant à l'indépendance, c'est-à-dire de l'achat à l'entretien en passant par la conduite, elle s'oppose au cliché voulant que les femmes soient incapables de gérer des machines et de comprendre la technologie³²⁵ : « *I have made it a rule never to allow any one to drive my own little car – and this is a rule that every one will find useful*³²⁶ ». Comme c'est le cas pour les articles de Camille du Gast, il ne faut donc pas être dupe de la première impression laissée par la lecture : du Gast et Levitt, derrière leur volonté de préserver les apparences, qui se manifeste par une modestie affichée et par une préoccupation pour la beauté physique, cachent un désir de s'opposer aux préjugés qui subsistent à l'égard des automobilistes, de prouver qu'il est possible d'être femme *et* chauffeuse, et qu'il ne s'agit pas là d'un privilège masculin : « *So with the mechanics. If a woman wants to learn how to drive and to understand a motor-car, she can and will learn as quickly as a man*³²⁷ ». Plus encore, par la description de leurs exploits, par l'expression du plaisir qu'elles éprouvent à conduire,

³²² « L'automobile », *Pour bien faire du sport*, op. cit., p. 179.

³²³ Dorothy Levitt, op. cit., p. 23.

³²⁴ *Ibid.*, p. 16.

³²⁵ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. 132-133.

³²⁶ Dorothy Levitt, op. cit., p. 32.

³²⁷ *Ibid.*, p. 87.

elles donnent le goût de l'aventure : « *I found the exhilaration, the delights of the gallop doubled. It fascinated me, and it will fascinate any woman who tries it*³²⁸ ».

Camille du Gast et Dorothy Levitt se donnent en exemples et en modèles : prendre la plume est une manière pour elles d'enjoindre d'autres femmes à suivre la route qu'elles ont tracée. Par leurs écrits, elles participent ainsi à la diffusion et à la promotion d'un nouveau modèle de féminité³²⁹ et contribuent aux changements des mentalités à l'égard des femmes actives. Leur titre de pionnières, elles l'acquièrent non seulement en raison des exploits nouveaux qu'elles accomplissent, mais également par la manière dont elles ouvrent la voie à leurs camarades. Surtout, elles se présentent comme des modèles d'identification acceptables auprès des lectrices, en cela qu'elles parviennent à adopter des comportements modernes, sans pour autant entrer en rupture de manière trop brutale avec les représentations conventionnelles du féminin. Cette posture de l'entre-deux leur permet de s'attirer la sympathie des lecteurs et de diffuser les craintes quant à la prétendue virilisation des chauffeuses.

Chapitre 14

Autoportraits au rétroviseur

Durant l'entre-deux-guerres, l'automobile change de vocation aux yeux de certaines « pétrolettes ». À l'ère des vedettes de cinéma et des garçonnnes, à cette époque où les représentations prolifèrent plus que jamais grâce aux efforts combinés de la littérature, de la photographie, du cinéma et des arts visuels, l'image que projette la chauffeuse se dote d'une importance capitale. Plus que la route, c'est son propre reflet qu'elle cherche dans le rétroviseur de sa voiture.

Quel regard la *fugitive* pose-t-elle sur soi ? Quelle image renvoie son rétroviseur ? Cette question, qui occupe le présent chapitre, est constitutive de l'identité de la « femme moderne », qui a ceci de particulier qu'elle bouleverse les rapports de force qui l'unissent à

³²⁸ Dorothy Levitt, *op. cit.*, p. 16.

³²⁹ Voir Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 189.

l'homme et lui assignent, à elle, le statut d'objet, alors que ce dernier hérite du rôle de sujet. Cette dichotomie fondamentale, qui s'aligne avec les catégories de la différence sexuelle³³⁰, est problématisée par la « femme moderne » dans la mesure où celle-ci participe à la construction de l'image qu'elle projette en société. Comme le souligne Liz Conor, il s'agit pour elle de contrôler les conditions de son *apparition* en public :

« Appearing » describes how the changed conditions of feminine visibility in modernity invited a practice of the self which was centered on one's visual status and effects. « Feminine visibility » refers to the entire range of women's capacity to be seen : from self-apprehension in a mirror, to being seen in public space, to becoming an image through industrialized visual technologies such as the camera. The Modern Woman was spectacularized. For women to identify themselves as modern, the performance of their gendered identity had to take place within the modern spectacularization of everyday life³³¹.

Plutôt que de se dérober aux regards, la « femme moderne » fait le choix de se joindre au spectacle ; après tout, ne pouvant empêcher les autres de peindre son portrait, elle peut du moins utiliser différentes stratégies de visibilité afin de contrôler l'image qu'elle projette. À cet égard, l'automobile constitue une manière de se rendre visible et de se mettre en scène.

14.1 Conduire pour la cause

L'exemple des suffragettes américaines, qui ont su exploiter le pouvoir iconique de l'automobile afin de promouvoir leur cause³³², est évocateur en regard du sujet de ce chapitre. Selon l'historienne Virginia Scharff, qui s'est longuement penchée sur le sujet, il se tisse des liens étroits entre « automobile », « spectacle » et « émancipation » au début du XX^e siècle, dans la mesure où, par le biais de cet outil de locomotion, les militantes pouvaient accroître leur visibilité au sein de l'espace public. En effet, la machine permettait aux femmes d'attirer l'attention sur leurs revendications, que ce soit indirectement ou d'une manière plus explicite. Dans le premier cas, s'afficher au volant d'une automobile, participer à des courses ou même entreprendre des expéditions en voiture représente des manières pour la femme de contester

³³⁰ Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 18.

³³¹ *Ibid.*, p. 7.

³³² Voir Julie Wosk, *Women and the Machine, op. cit.*, p. 125.

les limites sociales associées à la féminité³³³, mais également de se rendre spectaculaire : « *In the terms of the time, one did not drive in a car but on it, and sitting high up behind the steering wheel inevitably propelled motorists into something of a public spectacle*³³⁴ ». En montrant leur capacité à accomplir de telles actions, les suffragettes prouvaient leurs aptitudes psychologiques, techniques et physiques³³⁵, elles affirmaient leur désir d'être des figures mobiles, actives et publiques³³⁶ à l'instar de leurs confrères masculins et, enfin, elles conféraient une légitimité à leur demande d'accès au droit de vote en prouvant leur valeur. Dans le second cas, c'est en tant que plateforme publique que l'automobile a contribué à la cause des suffragettes. Certaines, afin de s'assurer d'être vues et entendues de la foule qui se pressait autour d'elles, se tenaient debout sur le siège de leur automobile pour déclamer leur discours, la machine devenant une sorte de tribune, voire une scène de théâtre sur laquelle elles pouvaient lancer le message politique (**fig. 91**)³³⁷. D'autres, enfin, ont même transformé leur véhicule en vitrine ambulante afin de faire « étalage » de leur cause ; en le décorant de banderoles, de bannières et de slogans (**fig. 92**)³³⁸ et en organisant des parades et des tours dans diverses villes³³⁹, elles s'assuraient ainsi de faire forte impression sur les passants, d'éveiller l'intérêt de nouveaux sympathisants. Dans ce contexte, l'émancipation féminine est donc bel et bien liée à une forme de spectacle, puisqu'elle est tributaire de l'obtention d'une visibilité accrue dans l'espace public, qui est ici pleinement doté de sa dimension politique³⁴⁰ en tant que lieu de revendications sociales, juridiques et économiques.

14.2 Colette et Tamara

C'est quasi naturellement que l'automobile prend place au sein de la dynamique spectaculaire qui caractérise le début du XX^e siècle. Pour l'individu qui la conduit, elle

³³³ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 67-68.

³³⁴ Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 24.

³³⁵ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 124.

³³⁶ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 87-88.

³³⁷ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 127.

³³⁸ Voir *ibid.*, p. 124-125.

³³⁹ Voir Virginia Scharff, *op. cit.*, p. 85.

³⁴⁰ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 259.

s'impose comme un puissant symbole de son appartenance à la modernité, dont elle est un emblème manifeste. S'installer derrière le volant se présente comme une manière de montrer qu'on est « à la page », de s'imposer au regard d'autrui comme un sujet moderne. Pour la femme désireuse de transformer son image comme son rôle, l'adoption de l'automobile constitue un atout de taille ; puisque le processus de construction identitaire, au sein d'une « société de spectateurs³⁴¹ » qui prend de plus en plus d'ampleur, passe nécessairement par l'extériorité, par le visuel, il est essentiel de savoir manier différents stratagèmes permettant de se démarquer : si l'apparence vestimentaire et les attributs physiques en constituent des exemples évidents, les habitudes de consommation représentent également des signes visibles pouvant être mis à contribution lors de l'élaboration d'une subjectivité. Dans les années 1920, ce phénomène se traduit par le rôle joué par l'automobile dans les œuvres de plusieurs femmes artistes qui, en faisant participer ce véhicule à leurs (auto)représentations, contribuent à déconstruire les stéréotypes associés à la relation entre femmes et machines :

Though advertisers, magazine illustrators, and photographers often reinforced cultural stereotypes about women and automobiles, there were women photographers and artists who tried to redefine the terms, revisiting representational conventions and sometimes casting them anew³⁴².

Ainsi, si la Belle Époque est plutôt marquée par la prise de parole des chauffeuses, qui cherchent à convaincre la société (voire à se convaincre elles-mêmes) du bien-fondé de leur entreprise, l'entre-deux-guerres est défini par des représentations d'automobilistes qui n'ont de comptes à rendre à personne : bien installées derrière le volant, elles ne se posent plus de questions, ne s'inquiètent pas de l'impression qu'elles laissent au public, craignent seulement de ne pas être suffisamment remarquées sur leur passage, ou pire, de passer complètement inaperçues. À l'instar des grandes vedettes du cinéma hollywoodien, telles Jean Harlow (**fig. 93**) ou Marlene Dietrich (**fig. 94**) qui prennent la pose avec leur bolide, elles cherchent les feux des projecteurs. Et ce sont en quelque sorte les phares de leur automobile qui jouent ce rôle, ceux-ci permettant de se démarquer au sein d'un paysage saturé de représentations. La voiture s'ajoute ainsi aux différents outils mis à la disposition des femmes afin de construire

³⁴¹ « *Society of spectators* » : Vanessa R. Schwartz, *Spectacular Realities*, op. cit., p. 2.

³⁴² Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. 147.

leur singularité : « *Artificiality, heterosexual appeal, celebrity, commodity display, metropolitan presence, fashion, whiteness, youth, and scandal*³⁴³ ». Tous participent d'une culture de plus en plus axée sur la consommation qui apparaît comme un puissant vecteur d'identification sociale : « *Enthusiasm for the social changes of the twentieth-century – the powers, pleasures, competencies, and freedoms that new constituencies anticipated – often became bound up with, and expressed through, the consumption of mass-produced goods and new services*³⁴⁴ ». À l'instar de la mode, qui constitue une manière, pour l'individu, de se distinguer des autres en utilisant son corps comme « support de signes »³⁴⁵ – ce qui est d'ailleurs la stratégie de la garçonne pour afficher sa différence –, l'automobile permet de se mettre en scène. Il est donc peu surprenant que les univers de la mode et de l'automobile se soient inspirés l'un de l'autre. En France, de nombreux couturiers voient ainsi en la pratique automobile l'opportunité de renouveler la garde-robe féminine, ce qui donne naissance aux « folies du prêt-à-rouler³⁴⁶ », selon l'expression de Gilles Néret et Hervé Poulain :

Les couturiers l'ont compris : Chanel, Patou, Molyneux, Madeleine Vionet, Paquin rivalisent dans la recherche du pratique et du simple. Ce sont des femmes actives que l'on va désormais habiller. Avec des couleurs « sport », rappelant celles des carrosseries, c'est-à-dire neutres, des beiges, des gris, des noirs. Et de nouvelles étoffes, solides, infroissables : le tweed, le kasha, le jersey. La mode nouvelle s'adapte à tout, à la rue comme aux réceptions, aux changements de température comme aux voyages³⁴⁷.

Les vêtements féminins s'adaptent à un mode de vie plus actif, alors que sont privilégiés les tissus résistants aux intempéries et à la poussière, ces sources de saleté ; l'adoption de robes moins encombrantes, qui facilitent la montée et la descente des véhicules, de chapeaux cloches qui sont moins susceptibles de s'envoler au vent et les emprunts à la garde-robe masculine sont des exemples de l'influence de la chauffeuse sur l'esprit des créateurs. Des publicités pour des automobiles apparaissent dans les pages du *Vogue*, signe que les femmes sont considérées, dorénavant, comme des consommatrices potentielles des sports motorisés.

³⁴³ Liz Conor, *op. cit.*, p. 9-10.

³⁴⁴ Georgine Clarsen, *op. cit.*, p. 5.

³⁴⁵ Philippe Simay, « La ville des sens », dans Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, suivi de *Sociologie des sens*, traduction de Frédéric Joly, Paris, Payot et Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2013, p. 28.

³⁴⁶ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 82.

³⁴⁷ *Ibid.*, p. 87.

L'édition du 1^{er} septembre 1927 présente une photographie de Colette Salomon (**fig. 95**) au volant de sa Bugatti, accompagnée d'une notice descriptive intitulée « Une formule nouvelle de l'élégance féminine » : « Mlle Colette Salomon, qui s'entraîne pour courir à Monthéry sur sa Bugatti. Elle porte la combinaison blanche habituelle des coureurs, avec bonnet de toile blanche à visière couvrant le front. Rien n'est plus impressionnant que de voir ces jeunes femmes affronter avec crânerie les virages dangereux³⁴⁸ ». Le corps dissimulé derrière le grand volant de sa voiture, le casque bien enfoncé sur la tête, Colette Salomon est parée pour la lutte.

Il me paraît nécessaire d'interrompre cette analyse afin d'associer, à cette photographie parue dans le *Vogue* français, un célèbre autoportrait de l'artiste polonaise Tamara de Lempicka, intitulé *Autoportrait dans la Bugatti verte* de 1929 (**fig. 96**), tant les similitudes entre les deux œuvres sont nombreuses. Du choix de la pose au modèle de voiture représenté, en passant par les vêtements portés par la chauffeuse, plusieurs détails concordent et concourent, dans les deux cas, à donner du sujet représenté l'image d'une « femme moderne », que rien ni personne n'arrête. D'abord, il faut souligner que les deux œuvres sont produites dans le cadre d'un contexte éditorial. Le tableau de Lempicka a été réalisé à la demande de l'éditrice du magazine allemand *Die Dame*, qui couvrait sensiblement les mêmes sujets que le *Vogue*, afin d'illustrer un numéro consacré à la « femme moderne » : « *It appeared on the cover of the magazine in 1929 to promote the German ideal of the modern woman, who in this case happened to be a professional painter*³⁴⁹ ». Parmi toutes les icônes associées à la « femme moderne », c'est l'automobile que choisit Tamara de Lempicka, voyant en cette machine, placée au centre de « l'esthétique avant-gardiste du futurisme d'un Marinetti, [un] emblème de modernité par excellence³⁵⁰ ». De plus, en se montrant au volant d'une automobile, et non dans le siège passager, Colette Salomon comme Tamara de Lempicka font preuve d'un certain degré d'indépendance et « revendique[nt] [aussi] avec une assurance

³⁴⁸ « Formule nouvelle de l'élégance féminine », *Vogue*, vol. 8, n° 9, 1^{er} septembre 1927, p. 10. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6540643b/f12.item>, consulté le 18 avril 2018. Il s'agit d'ailleurs de l'image choisie par Tirza True Latimer et Whitney Chadwick pour la couverture de *The Modern Woman Revisited* (2003).

³⁴⁹ Paula Birnbaum, « Painting the Perverse. Tamara de Lempicka and The Modern Woman Artist », dans Whitney Chadwick et Tirza True Latimer (dir.), *op. cit.*, p. 96.

³⁵⁰ Gioia Mori, *Tamara de Lempicka. Paris (1920-1938)*, traduit de l'italien par Denis-Armand Canal, Paris, Herscher, 1995, p. 85.

bravache une activité typiquement masculine³⁵¹ ». Indépendante socialement et financièrement (puisqu'elle conduit sa propre voiture), Tamara se met en scène en pleine possession de son corps, son environnement et ses moyens : « *Painted from the side but in situ, the car makes her a warrior. And mass culture duly noted its accord between speeding and its version of the [Modern] Woman : the term fast came into vogue in the twenties for this version of modern femininity*³⁵² ». Cette idée est renforcée par le choix du modèle automobile, fort révélateur : Colette Salomon et Tamara de Lempicka apparaissent au volant d'une voiture de la marque Bugatti, constructeur français qui s'est particulièrement fait connaître, dans les années 1920, pour ses automobiles sportives qui lui permettaient de briller dans les courses, dont le célèbre modèle « 35 » qui battit tous les records³⁵³. Ainsi, les deux femmes choisissent un modèle adapté à la course et non à la promenade ; au confort, à l'élégance, à la sécurité, elles préfèrent l'appel de la vitesse. On retrouve bien là les goûts de la *fugitive*, qui doit justement son nom à sa capacité à se dérober, à s'échapper, à se défilier. Le modèle de l'automobile participe donc directement de la construction de l'image des deux femmes, en cela qu'il oriente le spectateur vers une certaine interprétation quant à la personnalité du sujet ; placé devant une voiture connue pour sa vitesse, sa puissance, sa force, il se fait l'idée d'une femme sans peur, ayant soif d'aventures et de victoires. L'apparence physique de Colette et de Tamara cristallise ce statut de femme d'action. Toutes les deux sont vêtues de blanc, la couleur de prédilection des sportifs, et portent le bonnet du coureur qui dissimule complètement leurs cheveux, que l'on devine courts. Ce type de serre-tête était également arboré à l'époque par les aviateurs qui, faute d'avoir leurs propres « uniformes », adoptèrent à leurs débuts celui des automobilistes. En se vêtissant ainsi, les deux femmes se transforment en « disciples de l'archange Guynemer³⁵⁴ », célèbre aviateur et héros de la Première Guerre mondiale³⁵⁵. Elles parviennent surtout, par le truchement des vêtements, à s'associer à l'image du « casse-cou » projeté par

³⁵¹ Marc Restellini et Gioia Mori (dir.), *Tamara de Lempicka, la Reine de l'Art déco*, catalogue d'exposition, Pinacothèque, 18 avril – 8 septembre 2013, Paris, Pinacothèque de Paris, 2013, p. 34.

³⁵² Enda Duffy, *op. cit.*, p. 186.

³⁵³ Voir <http://www.club-bugatti-france.fr/saga-bugatti.html>, consulté le 19 avril 2018.

³⁵⁴ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 89.

³⁵⁵ Voir François Pernot, « Les chevaliers du ciel, nouveaux héros et nouveaux mythes du XX^e siècle, de Guynemer à Tanguy et Laverdure », dans Christiane Chaulet Achour (dir.), *Féminin/Masculin. Lectures et représentations*, Paris, Les Belles Lettres, 2000, p. 157.

les hommes automobilistes, mais aussi à celle de la garçonne, comme l'avaient déjà noté les études critiques consacrées à Tamara de Lempicka :

Her Self-Portrait tries to give visual representation to the emergence of the Parisian modern woman or garçonne, a new social and literary category epitomized by the mass media's promotion of images of young, ostensibly emancipated, and economically independent women. In this painting Lempicka is indeed staking a claim to a specific kind of female modernity through her appropriation of imagery that connotes the wealth and power that remained inaccessible to most real women³⁵⁶.

En récupérant et en exploitant dans sa mise en scène les codes visuels associés à la garçonne, Lempicka inscrit son autoportrait dans l'imaginaire de son temps, ce qui permet de s'assurer de la compréhension du spectateur : la vue de cette représentation de la « femme moderne », qui rappelle celles qui se multiplient alors dans la littérature et au cinéma, éveille à l'esprit des lecteurs une « image mentale », au sens entendu par Hamon, dans la mesure où les lectrices du *Die Dame* possèdent ainsi une certaine idée du type de modèle féminin qui leur est présenté. La représentation est emblématique de l'œuvre de Lempicka, associée au mouvement de l'Art déco³⁵⁷, cette dernière ayant cette capacité à transposer dans ses tableaux l'esprit et les valeurs de son temps³⁵⁸, phénomène que la critique qualifie de « modernolâtrie³⁵⁹ ». Pour ce faire, elle utilisait des objets qui touchaient l'imaginaire, comme l'automobile, symbole de progrès, emblème du futur, mais elle s'employait également à travailler la forme plastique de ses œuvres : « [I]l lui arrive de le faire simplement en chargeant un visage d'une inquiétude cinématographique, en le figeant dans une expression de mannequin, en "métalissant" un tissu, en "cimentant" un fond³⁶⁰ ». Dans son autoportrait, la carrosserie de l'automobile et le grand foulard porté par la chauffeuse présentent justement cet aspect métallique, la conductrice et son véhicule apparaissant alors comme le prolongement l'un de l'autre, tandis que la pose adoptée – le regard est tourné vers le spectateur plutôt que vers l'avant – rappelle celle que prenaient les actrices de cinéma lorsqu'elles se faisaient photographier, puisqu'elles interpellaient des yeux leurs admirateurs. Il est intéressant de noter comment Lempicka, en

³⁵⁶ Paula Birnbaum, *op. cit.*, p. 95.

³⁵⁷ Voir Marc Restellini et Gioia Mori, *op. cit.*, p. 31.

³⁵⁸ Voir *ibid.*

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ *Ibid.*, p. 32.

coordonnant son apparence vestimentaire et la carrosserie de la voiture, renverse une idée présente dans les affiches produites par l'industrie de l'automobile ; alors que, dans la publicité, le corps de la femme se confond avec la machine pour mieux séduire, chez Lempicka, il est au contraire solidifié par la force de la machine. En raison de leur aspect métallique, les vêtements prennent l'aspect d'une armure ou d'une cuirasse³⁶¹, ce qui donne l'impression que la conductrice porte la carrosserie de l'automobile qui, dans les circonstances, la protège et lui insuffle sa force. De plus, contrairement à Colette Salomon, Lempicka se représente ainsi avec main gantée sur le volant, main qui, par l'effet de la perspective, semble presque disproportionnée par rapport au visage de la chauffeuse. Imposante, occupant tout le centre-gauche de la composition, la main est signe de pouvoir : la « femme moderne » est en contrôle de son véhicule et, par analogie, de son existence. Elle est cette femme du futur qui « participe à des courses automobiles, gère ses affaires et s'est libérée de tout complexe ou préjugé³⁶² ». Enfin, soulignons qu'il n'y a pas chez Lempicka de doux sourire lancé vers le spectateur, à l'instar de celui de Dorothy Lewitt. Pour Tamara comme pour Salomon, c'est la victoire, la vitesse et la route qui importent. Après tout, c'est au Grand Prix de l'Automobile-Club, qui se déroule entre Paris et Orléans, que participe Salomon, ce que rapporte un journaliste du *Vogue*³⁶³. Contrairement aux pionnières des années 1910, comme Camille du Gast et Dorothy Levitt, Colette Salomon n'est pas l'unique représentante de son sexe à prendre place sur la ligne de départ, puisque « quantité de femmes conduisent leur auto, les Rolls frôl[a]nt des Hispanos, des sidecars et des Citroëns³⁶⁴ ». Certes, le chroniqueur mondain s'écarte rapidement des automobiles pour se concentrer sur les tenues de sport portées par les chauffeuses. Il écrit dans un magazine de mode, après tout ! Des souliers aux chapeaux, en passant par les imperméables et les bijoux, le chroniqueur s'attache à tous les détails, mais là où sa réflexion se dote d'une épaisseur supplémentaire, c'est lorsqu'il remarque comment la mode nouvelle s'accompagne d'une attitude nouvelle :

³⁶¹ Voir Marc Restellini et Gioia Mori, *op. cit.*, p. 186.

³⁶² *Ibid.*

³⁶³ « Les voitures sur trois files, les autocars, les autobus et les bicyclettes avancent, comme un long serpent lent à se mouvoir, sur la route de Paris à Orléans ». J. R. F., « Les fêtes dans les jardins », *Vogue*, 1^{er} septembre 1927, p. 11. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6540643b/f13.item>, consulté le 18 avril 2018.

³⁶⁴ *Ibid.*

À contempler toute cette jeunesse venue si loin en foule, nous pensons que ces spectacles essentiellement modernes ont motivé un mouvement d'élégance très nouveau : là, on s'expose au grand vent, à la pluie ; on doit garer sa voiture très loin, on rejoint, en somme, le genre d'amusement qui n'était, il y a quelques années, réservé qu'aux hommes seulement... d'où tenue proche de la tenue masculine pour la commodité du contact et de l'action. [...] Adieu, recherches de l'infiniment maniéré et de l'inutile objet superfétatoire de l'élégance³⁶⁵.

Le mystérieux J. R. F., qui signe le texte, n'est pas de ceux qui aiment décrier leur époque³⁶⁶, les changements provoquant plutôt chez lui l'enthousiasme. Opposant le style d'autrefois, celui de l'exubérance et du superflu, au style de son temps, adapté à l'action, empruntant ouvertement au masculin, il montre bien comment les mentalités changent ; l'extériorité de la chauffeuse se veut le reflet de transformations plus profondes, qui touchent le tissu social. C'est à une véritable transformation identitaire que le journaliste renvoie : « Nous nous trouvons en face d'une femme nouvelle, entièrement dépouillée !³⁶⁷ ». Et c'est l'automobile, comme la bicyclette avant elle, qui ouvre la marche. Plusieurs couturiers, conscients du phénomène, donneront ainsi à leurs collections des noms qui « symbolisent l'émancipation féminine : “Cigarette”, “Train bleu”, “Torpédo”³⁶⁸ ». « Torpédo », comme l'automobile conduite par Danièle Kimris dans *L'Aventure sur la route*, mais aussi parfois « raylle », sont des noms évocateurs des relations toujours plus étroites qui se tissent.

14.3 Une carrosserie simultanée

De tels rapports ne fonctionnent pas qu'à sens unique. Si l'automobile influence, par les pratiques, les gestes et les habitudes qui lui sont associés, des changements vestimentaires, le contraire est également possible, comme le laisse entendre Colette, en 1944, dans *Gigi* : « Cette année-là, les automobiles se portaient hautes et légèrement évasées, à cause des chapeaux démesurés qu'imposaient Caroline Otero, Liane de Pougy et d'autres personnes,

³⁶⁵ J. R. F., *op. cit.*, p. 11.

³⁶⁶ « Que voulez-vous, je ne puis, comme tant d'autres, décrier mon époque : elle est intéressante, et vivre dans son perpétuel bouillonnement, c'est une joie assurée. » *Ibid.*, p. 25.

³⁶⁷ *Ibid.*

³⁶⁸ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 87.

notoires en 1899. Aussi les voitures versaient-elles mollement dans les virages³⁶⁹ ». Quoique formulé sur le ton de la plaisanterie, ce passage contient une part de vérité. Afin de charmer les consommatrices, plusieurs constructeurs automobiles ont adapté leur véhicule aux spécificités d'un public féminin, en cherchant à « polir » l'image de leur produit. À l'époque, plusieurs consommateurs gardaient encore de l'automobile une image de fourneau géant, crachant de la fumée et répandant autour d'elle une forte odeur de pétrole. Pour séduire les dames, l'auto « est devenue silencieuse, inodore et avec la précieuse collaboration de ces couturiers pour châssis que sont les carrossiers, elle a affiné ses lignes, risqué de belles harmonies de couleurs³⁷⁰ ». Même le design de la voiture s'est transformé, les constructeurs munissant leur véhicule de portes latérales, qui facilitent la montée et la descente, augmentent la hauteur des plafonds pour accommoder les hauts chapeaux et les munissent d'un pare-brise protégeant efficacement de la poussière, des insectes et des intempéries³⁷¹. Travaillant l'automobile comme s'il s'agissait d'un objet d'art, les constructeurs automobiles participent, consciemment ou non, d'une réflexion sur les rapports entre la technique et l'esthétique, qui se poursuivent dans les années 1920 avec l'Art déco. En l'automobile, certains artistes découvrent un support d'un nouveau genre, voit en la carrosserie une toile vierge sur laquelle ils peuvent s'exprimer. C'est le cas notamment de Sonia Delaunay. En 1925, dans le cadre de l'Exposition internationale des arts décoratifs et industriels modernes qui se déroule à Paris, l'artiste reçoit une commande pour une œuvre destinée au Pavillon du tourisme³⁷². On lui demande de décorer une Citroën B12 et elle choisit pour ce faire de peindre l'automobile de son célèbre design « simultané » qui habillait alors ses vêtements³⁷³ et qui était considéré, à l'époque, comme un style adapté à la « femme moderne » : « *April 1925, the Berlin journal K.-E. Magazin [...] featured an essay by the writer Claire Goll [who] reports on how the vibrant colors and abstraction of Simultaneous painting had inspired clothing suitable for the modern, twentieth-century woman*³⁷⁴ ». À l'instar des tissus de Delaunay, la carrosserie de

³⁶⁹ Colette, « Gigi », *Gigi*, avant-propos d'Alain Brunet, Paris, Le Livre de Poche, 2004 [1944], p. 32-33.

³⁷⁰ Gilles Nérét et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 87.

³⁷¹ Voir *idid*.

³⁷² Tag Gronberg, « Sonia Delaunay's Simultaneous Fashions and the Modern Woman », dans Tirza True Latimer et Whitney Chadwick (dir.), *op. cit.*, p. 109.

³⁷³ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 148.

³⁷⁴ Tag Gronberg, *op. cit.*, p. 109.

l'automobile est peinte d'un motif géométrique fait de couleurs contrastées, le design avant-gardiste de l'artiste s'adaptant aisément au monde des machines³⁷⁵. L'automobile simultanée est née : la photographie (**fig. 97**) montrant l'œuvre de Delaunay ainsi que deux mannequins, vêtues de robes ornées du même motif que la Citroën, est largement reprise dans la presse française et étrangère³⁷⁶. La relation entre la mode et l'automobile chez Delaunay avait déjà fait l'objet, en janvier de la même année, d'une représentation dans l'édition britannique de *Vogue*. L'illustration de Georges Lepape qui occupe la couverture (**fig. 98**) met à l'honneur le travail de l'artiste : une femme à la silhouette longiligne, dans la plus pure tendance de la garçonne, y apparaît au premier plan, vêtue de l'uniforme de l'automobiliste de course : gants en cuir rouge, bonnet et lunettes de protection. Elle prend la pose devant une Rolls-Royce, que l'on reconnaît à sa « mascotte de radiateur », ornée d'un motif arlequin aux couleurs vibrantes. Les bleus, les blancs et les rouges correspondent parfaitement aux couleurs utilisées sur la robe de la chauffeuse, l'automobile ne faisant qu'un, à nouveau, avec sa maîtresse : « *Moreover, Delaunay's aestheticization of the car was analogous to her aestheticization of the female body through her work as fashion designer. The car was dressed*³⁷⁷ ».

L'automobile est en vogue dans les années 1910-1920. Conscientes du rôle prépondérant qu'elle joue dans la société de consommation³⁷⁸, bon nombre de femmes découvrent en cette machine l'opportunité de pouvoir contrôler leur image, en exploitant son caractère spectaculaire à leur avantage. Elles s'emploient ainsi à peindre, au sens métaphorique comme littéral, leur autoportrait, le rétroviseur de leur bolide leur servant de miroir. Des suffragettes aux mannequins habillées par Delaunay, en passant par Colette Solomon et Tamara de Lempicka, les chauffeuses profitent de la visibilité quasi instantanée que leur confère la prise du volant pour forger une image « moderne » d'elle-même, à mille lieues de celle que la société souhaite encore leur voir incarner. L'automobile permet à toutes ces femmes émancipées de prendre la fuite.

³⁷⁵ Voir Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 148.

³⁷⁶ Tag Gronberg, *op. cit.*, p. 115.

³⁷⁷ Peter Wollen, « Automobiles and Art », dans Peter Wollen et Joe Kerr, (dir.), *Autopia. Cars and Culture*, Londres, Reaktion Books, 2002, p. 28-29.

³⁷⁸ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 269.

Chapitre 15

Vues du pare-brise

C'était en juillet 1927. *To the Lighthouse* venait de paraître en librairie, *Orlando* était sur le point de naître. Un violent orage avait frappé Londres, endommageant les fenêtres de la demeure que Leonard et Virginia Woolf partageaient à Tavistock Square, dans le centre de Londres³⁷⁹. Les jours, comme les heures, se succédaient, emportant avec eux leur routine d'invitations à dîner et de promenades citadines. Et puis vint le *Singer*, automobile conçue et fabriquée en Angleterre, qui transforma le quotidien du couple d'écrivains³⁸⁰ en y introduisant une part de magie. Dans les entrées de son journal qui racontent les événements de cet été-là, Virginia Woolf consacre plusieurs passages à ce véhicule, entremêlant sensations, impressions et réflexions pour définir l'impact qu'il eut sur son existence. En date du 11, elle annonce sa première leçon de conduite, qui semble susciter chez elle un mélange d'excitation et de nervosité : « *And the reason why I am distracted now is that Fred is going to ring me up and say if I am to have my first lesson this evening. The sun is shining ; the trees dripping. Possibly I may go*³⁸¹ ». Si la romancière se dote rapidement d'une maîtrise suffisante de l'automobile pour pouvoir conduire en solo sur les routes de campagne (« *Since making the last entry I have learnt enough to drive a car in the country alone*³⁸² »), elle ne deviendra jamais une fervente chauffeuse, laissant le plus souvent le volant à son époux³⁸³. Son intérêt pour l'automobile, il se fait plutôt sentir dans son œuvre, alors qu'elle place tantôt ses personnages dans la position du conducteur, comme c'est le cas d'Orlando dans le roman éponyme, et tantôt se propose de réfléchir à la question du mouvement dans un essai. Notons que l'un et l'autre de ces deux écrits ont été pensés en 1927, dans la foulée de l'achat du

³⁷⁹ « *A great storm has torn off one wing of my double windows.* » Virginia Woolf, « Monday 11 July », *The Diary of Virginia Woolf : 1925-1930*, Londres, The Hogarth Press, 1980, vol. 3, p. 146.

³⁸⁰ « *And yesterday we commissioned Fred to find us and bring instantly to our door, a Singer. We have decided on a Singer.* » *Ibid.*, p. 146-147.

³⁸¹ *Ibid.*, p. 147.

³⁸² Virginia Woolf, « Saturday 23 July », *The Diary of Virginia Woolf*, *op. cit.*, p. 147.

³⁸³ Voir Leena Kore Schröder, « "Reflection in a Motor Car" : Virginia Woolf's Phenomenological Relations of Time and Space », dans Anna Snaith et Michael H. Whitworth (dir.), *Locating Woolf. The Politics of Space and Time*, New York, Palgrave Macmillan, 2007, p. 136.

Singer. Dans « Evening Over Sussex : Reflections in a Motor Car », Virginia Woolf offre aux lecteurs des vues du pare-brise, c'est-à-dire qu'elle leur donne à voir le monde tel qu'il se présente de l'intérieur d'un véhicule en mouvement, en s'interrogeant au passage sur la manière dont ce changement de perspective affecte les passagers.

La question de la vision, qui a été précédemment définie comme centrale à la réflexion sur la modernité, fait l'objet du présent chapitre. Très peu abordée dans les œuvres de fiction, trop occupées à poser un regard *sur* les chauffeuses pour s'intéresser au regard *de* ces dernières, la vision constitue cependant un sujet central à plusieurs textes écrits par des femmes-auteurs. Au journal et à l'essai de Woolf s'ajoutent des textes d'Edith Wharton, connue pour son roman *The House of Mirth* (1905), et de la journaliste Eliza Davis Aria, qui sont respectivement intitulés *A Motor-Flight Through France* (1909) et *Woman and the Motor-Car. Being The Autobiography Of An Automobilist* (1906). Cet ensemble d'œuvres permet de s'interroger sur la manière dont l'automobile perturbe les modes de perception et d'appropriation du monde ; comme l'ont enseigné l'exemple du train et de la bicyclette, et bien que cette dernière ait été considérée en son temps comme une pratique du corps plus que de l'œil, chaque véhicule provoque une crise du regard, en cela que les contemporains doivent redéfinir leur statut d'observateur et ajuster leur cadre visuel en fonction du phénomène spécifique auquel ces machines les soumettent. Le mouvement singulier qu'ils produisent, car rapide, fugitif et éphémère, participe non seulement, d'un point de vue social, à l'accélération du rythme de la vie, mais il contribue également au phénomène d'« hypertrophie de l'œil³⁸⁴ ». Au sein d'une société dite « spectaculaire », les moyens de transport témoignent des rapports étroits qui substituent entre l'esthétique et la technique, le Beau et l'Utile n'étant pas aussi étrangers l'un à l'autre que le laisse paraître le fossé conceptuel qui les sépare.

15.1 La romance du voyage

« *This is a great opening in our lives*³⁸⁵ », affirme Virginia Woolf au sujet du *Singer* dans une entrée de son journal datant du 11 juillet 1927. Par l'emploi du substantif

³⁸⁴ Philippe Simay, *op. cit.*, p. 28.

³⁸⁵ Virginia Woolf, « Monday 11 July », *op. cit.*, p. 147.

« ouverture », qui s'oppose par définition à l'idée de clôture, de fermeture et d'enfermement, elle identifie clairement l'impact de l'automobile sur son existence. Grâce à elle, la romancière pose un geste précis, précédemment identifié comme central à la réflexion sur la *fugitive*, celui de « sortir ». Par là, elle loue les facultés libératrices de l'automobile, qui offre à ses passagers l'opportunité d'élargir leurs horizons. Un mois plus tard, dans un passage tiré des réflexions écrites le 8 août, l'auteure d'*Une chambre à soi* réitère cette idée : « *We have motored most days. We opened one little window when we bought the gramophone ; now another opens with the motor*³⁸⁶ ». Si jadis le gramophone, par l'intermédiaire de la musique, avait permis au monde extérieur de faire son entrée dans l'espace privé, l'automobile provoque une rencontre plus directe entre ces deux univers. L'individu est appelé à explorer des espaces étrangers qui, lorsque conquis, deviennent familiers, repoussant ainsi les limites de son existence : « *One may go to Bodiam, to Arundel, explore the Chichester downs, expand that curious thing, the map of the world in ones mind*³⁸⁷ ». Comme ses contemporains, Woolf insiste sur le fait que l'automobile, en permettant la conquête d'espaces qui semblaient autrefois hors de portée, réduit le monde à des dimensions raisonnables, qui sont intelligibles et appréhendables par l'esprit humain. En effet, grâce à ce véhicule, les minutes et les heures se contractent et le concept de distance s'amenuise. Pour les passagers, cela signifie qu'ils peuvent se déplacer au gré de leurs envies, de façon aléatoire et spontanée :

*Yes, the motor is turning out the joy of our lives, an additional life, free and mobile and airy to live alongside our usual stationary industry. We spin off to Falmer, ride over the Downs, drop into Rottingdean, then sweep over to Seaford, call, in pouring rain at Charleston, pass the time of day with Clive – Nessa is at Bodiam – return for tea, all as light and easy as a hawk in the air*³⁸⁸.

Dans cet extrait du 10 août, l'énumération des lieux visités permet d'illustrer, de manière explicite, l'incroyable flexibilité³⁸⁹ du mouvement motorisé. À ce sujet, il importe d'insister sur la manière dont l'automobile permet à ses usagers d'occuper l'espace d'une manière qui rappelle, jusqu'à un certain point, la posture adoptée par le flâneur au XIX^e siècle. Après avoir

³⁸⁶ Virginia Woolf, « Monday 8 August », *The Diary of Virginia Woolf*, *op. cit.*, p. 151.

³⁸⁷ Virginia Woolf, « Monday 11 July », *op. cit.*, p. 147.

³⁸⁸ Virginia Woolf, « Wednesday 10 August », *The Diary of Virginia Woolf*, *op. cit.*, p. 151.

³⁸⁹ Voir Makiko Minow-Pinkney, *op. cit.*, p. 151.

trouvé, dans la figure du cycliste, une opportunité de se réincarner, le flâneur découvre en l'automobiliste un nouvel avatar, à la différence près que la vitesse du déplacement motorisé se substitue à la lenteur de la marche, tous deux étant associés au transitoire et à l'éphémère, en plus d'être des observateurs enthousiastes de la société moderne.

Plusieurs auteurs ont insisté sur cette part d'errance qui caractérise les voyages en voiture, certains y voyant le principal attrait de cette machine. C'est le cas de l'écrivaine américaine Edith Wharton, dont l'existence a été ponctuée par de multiples voyages en automobile. Dans son autobiographie, intitulée *A Backward Glance* (1934), c'est avec une certaine nostalgie qu'elle se remémore sa première expérience de passagère lors d'une excursion entre Rome et Caprarola en 1903³⁹⁰, l'achat de sa propre voiture de la marque française Panhard et Levassor en 1904³⁹¹, ainsi que ses excursions, accomplies tantôt autour de sa demeure, à Lenox au Massachusetts, tantôt aussi loin que dans des villes outre-Atlantique, situées dans la campagne française, le nord de l'Italie ou sur la côte est de l'Espagne. Nombre d'espaces comptent au nombre de ses conquêtes, elle qui a été, toute sa vie durant, une grande voyageuse : « *Luckily by that time we had a car which would really go, and go we did, daily, incessantly, over miles and miles of lustrous landscape lying motionless under the still glaze of heat*³⁹² ». Accomplies avec son époux, son frère³⁹³ ou avec des amis, dont Henry James, qui qualifia un jour le véhicule des Wharton de « chariot de feu » (« *chariot of fire*³⁹⁴ »), ces aventures sont placées sous le signe de la liberté et du plaisir. L'auteure ne tarit d'ailleurs pas d'éloges à l'égard de sa machine, vantant sa rapidité ainsi que la facilité avec laquelle elle épouse la pensée de son chauffeur, obéissant à ses moindres désirs. Surtout, elle insiste sur l'impact profond qu'elle provoque sur l'existence quotidienne :

³⁹⁰ « *I had never been in a motor before, and could hardly believe that we were to do the run to Caprarola and back (fifty miles each way) in an afternoon, and still have time to inspect the villa and gardens.* » Edith Wharton, *A Backward Glance*, New York et Londres, D. Appleton-Century-Company, 1934, p. 137. En ligne : <https://archive.org/details/backwardglance030620mbp>, consulté le 24 juillet 2018.

³⁹¹ Voir Gary Totten, « The Dialectic of History and Technology in Edith Wharton's *A Motor-Flight Through France* », *Studies in Travel Writing*, vol. 17, n° 2, 2013, p. 133.

³⁹² Edith Wharton, *A Backward Glance*, *op. cit.*, p. 187-188.

³⁹³ Voir Sarah Bird Wright, *Edith Wharton's Travel Writing. The Making of a Connoisseur*, New York, St. Martin's Press, 1997, p. 76.

³⁹⁴ Voir Hermione Lee, *Edith Wharton*, New York, Vintage Books, 2007, p. 230. En ligne : https://books.google.ca/books?id=Sy5ybpknwKcC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false, consulté le 25 juillet 2018.

« [T]his mode of locomotion seemed to him, as it had to me, an immense enlargement of life³⁹⁵ ». Comme chez Woolf, l'arrivée de l'automobile marque un tournant dans l'existence de Wharton, en lui offrant la possibilité de découvrir le monde autrement, de s'ouvrir à un univers nouveau, que seul peut donner à voir le mouvement rapide. Pour bien rendre compte de cette idée, il faut se référer à l'œuvre que l'auteure consacre aux trois excursions motorisées qu'elle accomplit, en France, en 1906 et 1907³⁹⁶.

Recueilli d'abord dans le magazine américain *The Atlantic Monthly*³⁹⁷, puis en volume dans *A Motor Flight Through France*, le compte rendu de l'auteure sur son exploration de la France s'ouvre sur une affirmation forte, au prisme de laquelle doit être compris le récit de ses aventures : « *The motor-car has restored the romance of travel*³⁹⁸ ». Le terme « *romance* », qui apparaît dans ce passage comme le plus parlant, est porteur de plusieurs sens. Parmi ceux-ci, j'écarte d'emblée celui qui se rapporte à l'idée de fictionnalisation, ce nom pouvant alors renvoyer à un texte mettant en scène des personnages imaginaires, évoluant dans des espaces lointains et à une époque révolue. De plus, bien que le substantif ne doive pas être entendu, dans ce contexte, comme un rapport amoureux entre deux individus, il ne faut pas complètement le dégager de toute forme de sentiment. Au contraire, le mot « *romance* » se donne ici à lire comme une forme d'excitation et d'enchantement ressenti, chez un individu, au contact d'un phénomène différant de l'ordinaire. L'émotion est ainsi suscitée par le mystère, la nouveauté et la singularité d'un événement. Pour Wharton, le voyage, qui se caractérise justement par la découverte de l'ailleurs, du particulier, voire du pittoresque, retrouve donc grâce à l'expérience du transport motorisé l'aura de mystère qu'il aurait soi-disant perdue :

Freeing us from all the compulsions and contacts of the railway, the bondage to fixed hours and the beaten track, the approach to each town through the area of ugliness and desolation created by the railway itself, it has given us back the wonder, the adventure and the novelty which enlivened the way of our posting grand-parents (MFF, 1).

³⁹⁵ Edith Wharton, *A Backward Glance*, *op. cit.*, p. 177.

³⁹⁶ Voir Sarah Bird Wright, *op. cit.*, p. 76.

³⁹⁷ Voir Hermione Lee, *op. cit.*, p. 230.

³⁹⁸ Edith Wharton, *A Motor Flight Through France*, New York, Charles Scribner's Sons, 1909, p. 1. En ligne : <https://archive.org/stream/amotorflightthr01whargoog#page/n314/mode/2up>, consulté le 24 avril 2016. Désormais abrégé en *MFF*, suivi du numéro de page.

Accusée de provoquer les désagréments modernes du voyage, d'être la véritable coupable de cette perte d'aura décriée par l'auteure, la locomotive est convoquée à titre comparatif, de manière à faire ressortir les qualités de l'automobile qui, elle, est associée à l'aventure, la nouveauté et l'émerveillement. Cette technique par laquelle sont confrontés les avantages et les désavantages de chaque machine a fréquemment été employée à l'époque, tant par les écrivains que les journalistes, les critiques ou même les affichistes. Dans *628-E8*, Octave Mirbeau décrit le caractère contraignant du train, ses « horaires tyranniques, qui vous arrachent du lit trop tôt, qui vous font arriver à des heures stupides de la nuit, dans des gares boueuses et compliquées³⁹⁹ ». L'automobile, en tant qu'outil de transport individualisé, se distingue précisément du train par sa capacité à répondre aux caprices de ses usagers. Plutôt que d'imposer sa loi comme le terrible cheval à vapeur, elle favorise la spontanéité, restaure cette « dimension du voyage, qui n'est plus d'abord déplacement d'un point à un autre, mais circulation en tous genres de vertige en vertige⁴⁰⁰ ». Grâce à la voiture, le mouvement se compose à nouveau d'une part d'errance, les automobilistes pouvant redécouvrir des espaces mille fois visités, qui sont essentiellement des sites historiques chez Wharton, en empruntant des chemins différents et des routes moins achalandées : « *Above all these recovered pleasures must be ranked the delight of taking a town unawares, stealing on it back ways and unchronicled paths, and surprising in it some intimate aspect of past time* » (MFF, 1). Plus que tout, l'auteure apprécie la manière dont l'automobile donne à voir, de manière directe et sensible, les espaces traversés, qu'il s'agisse des spectacles de la nature ou de merveilles forgées par des mains humaines : « *The villages that we missed and yearned for from the windows of the train – the unseen villages have been given back to us !* » (MFF, 2). Si elle ouvre la route à ses usagers, elle ouvre également leur regard, question d'importance au sein de cet univers. D'une manière paradoxale, la technologie permet, chez Wharton, de renouer avec le passé, en lui offrant des vues exceptionnelles et inusitées de lieux chargés d'histoire, tels que la rue du Gros-Horloge à Rouen, le « château » de George Sand à Nohant, la tour Jacquemart de Moulins, la cathédrale Saint-Étienne de Bourges ou l'arc de triomphe

³⁹⁹ Octave Mirbeau, *op. cit.*, p. 300.

⁴⁰⁰ Alain Verjat, « Une histoire de la préhistoire : la 628-E8 », dans Frédéric Monneyron et Joël Thomas (dir.), *op. cit.*, p. 40.

d'Orange, entre autres. Ce sont d'ailleurs ces différents monuments qui ornent les quelque cinquante photographies de l'ouvrage et non les routes traversées :

*Juxtaposing history (time) and technology (machine) throughout the narrative, Wharton turns the automobile into a time machine that takes one back to a golden age of travel, providing the wonder of natural and historical spectacle, the adventure of ambushing history, and the novelty of new technological experience*⁴⁰¹.

L'automobile est-elle une machine à voyager dans le temps ? Pour Edith Wharton, il s'agit bien là de la magie de ce véhicule, qui permet à ses usagers de vivre, en différé, les impressions ressenties par les individus ayant été, jadis, en contact avec les monuments à l'époque de leur construction⁴⁰² : « *The approach to Nevers, the old capital of the Nivernais, carried us abruptly back to the Middle Ages, but to an exuberant northern mediaeval far removed from the Gallo-Roman tradition of central France* » (MFF, 68-69). En recréant la force des premières impressions, l'automobile permet un contact plus direct avec l'environnement, phénomène également souligné par Virginia Woolf. Le 21 août 1927, elle réfléchit à la manière dont l'automobile transforme sa vision du monde :

*What I like, or one of the things I like, about motoring is the sense it gives one of lighting accidentally, like a voyager who touches another planet with the tip of his toe, upon scenes which would have gone on, have always gone on, will go on, unrecorded, save for this chance glimpse. Then it seems to me I am allowed to see the heart of the world uncovered for a moment*⁴⁰³.

Le miroir d'Alice donne accès au pays des merveilles. La fenêtre de l'automobile, elle, ouvre la voie au cosmos. Virginia Woolf et Edith Wharton s'accordent ainsi à la pensée de Marcel Proust, qui considérait l'automobile comme une « voiture magique avec laquelle les fées vous font explorer le passé⁴⁰⁴ ».

⁴⁰¹ Gary Totten, *loc. cit.*, p. 138.

⁴⁰² Voir *ibid.*, p. 140.

⁴⁰³ Virginia Woolf, « Sunday 21 August », *The Diary of Virginia Woolf*, *op. cit.*, p. 153.

⁴⁰⁴ Marcel Proust cité dans Marie-Agnès Barathieu, *op. cit.*, p. 88.

15.2 Effets de médiation

Si le monde apparaît, pour les passagers d'une automobile en mouvement, sous la forme d'un univers parallèle, d'une contrée fantastique où toutes les règles sont rendues caduques, c'est en raison de la fenêtre, celle-ci créant une forme de médiation⁴⁰⁵ entre les passagers et l'environnement extérieur. C'est peut-être précisément cette absence de vitrage qui, chez la bicyclette, justifie le peu d'intérêt soulevé par la question de la vision. Exposés aux aléas du monde extérieur, les cyclistes le sont également au regard des passants. Pour cette raison, ils sont le plus souvent préoccupés à l'idée d'échapper à l'attention dont ils font l'objet qu'à celle d'observer les espaces qu'ils traversent, misant pour ce faire sur leur rapidité, comme Albertine fuyant la jalousie du narrateur de *La Recherche*, ou en circulant simplement dans des lieux moins fréquentés, tels que les routes de campagne. Or, plus qu'une manière de se protéger des intempéries et d'une forme de voyeurisme, la vitre constitue un seuil entre deux mondes, une zone tampon, qui empêche l'individu d'entrer en contact direct avec le monde⁴⁰⁶, celui-ci s'offrant alors à sa vue comme sur une scène de théâtre. Pour donner sens aux stimuli visuels qu'il reçoit, le passager ne peut donc pas convoquer ses repères traditionnels, en cela qu'il ne se trouve pas dans le même espace que l'objet qu'il regarde. Il perçoit les choses et les êtres à travers l'appareil dans lequel il se déplace⁴⁰⁷, ce qui influence directement son mode de perception. D'une part, son œil est soumis au rythme du véhicule et à son mouvement dans l'espace, et d'autre part, la fenêtre procède à une « mise au point » de son regard : la vitre encadre l'œil⁴⁰⁸, les bordures de la fenêtre constituant les limites à l'intérieur desquelles s'inscrit le monde. Sur cette question, Marcel Proust a déjà longuement réfléchi dans *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*. À partir de l'exemple du train, il affirme que les paysages, tels qu'aperçus par la fenêtre d'un compartiment, s'apparentent à une série de tableaux en mouvement :

[L]a ligne de chemin de fer ayant changé de direction, le train tourna, la scène matinale fut remplacée dans le cadre de la fenêtre par un village nocturne aux toits bleus de clair

⁴⁰⁵ Voir Ana Parejo Vadillo, « Poetics on the Line », *op. cit.*, p. 246.

⁴⁰⁶ Voir Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », *op. cit.*, p. 27.

⁴⁰⁷ Voir *ibid.*, p. 33.

⁴⁰⁸ Voir *ibid.*

de lune [...] et je me désolais d'avoir perdu ma bande de ciel rose [...] ; si bien que je passais mon temps à courir d'une fenêtre à l'autre pour rapprocher, pour rentoiler les fragments intermittents et opposés de mon beau matin écarlate et versatile et en avoir une vue totale et un tableau continu (*OJF*, 223-224).

Plus qu'une « machine à se *mouvoir* », la locomotive se présente ainsi comme une « machine à *voir* »⁴⁰⁹. Tel un appareil photographique⁴¹⁰, elle capture les images qui défilent, le cadre de la fenêtre agissant à la manière de la lentille de la caméra en isolant les éléments du décor à l'intérieur d'un champ de vision prédéfini. Afin de replacer les scènes captées dans leur ensemble, le passager se précipite d'une fenêtre à l'autre et leur réinsuffle ainsi une impression de mouvement. Les éléments isolés par le cadre deviennent alors « de grandes scènes mouvantes, comparables à celles d'un diorama, dont les éléments glissent les uns sur les autres [...] »⁴¹¹. Tout ce qui se déroule par-delà la fenêtre, du détail le plus anecdotique jusqu'à l'événement le plus sensationnel, se dote d'une dimension spectaculaire⁴¹² chez Proust, puisqu'il se retrouve d'une certaine façon esthétisé par le regard du narrateur : « *In Proust, at any rate, the railway compartment moves through the landscape like a projector apparatus. Naturalizing the deliciously fragmented representation of the narrator's visual activity, the window frames permit the spectacles to come into being. In short, the train emerges as a framing device on wheels* »⁴¹³. En raison de ses qualités qui en font à la fois un appareil optique⁴¹⁴ et un appareil de cadrage, le train permet à nouveau d'éclairer la réflexion sur l'automobile. En effet, outre leur pouvoir de vie et de mort, ces deux véhicules ont un impact sur la vision de leurs usagers. Le pare-brise de l'automobile joue en effet le même rôle que la fenêtre de la locomotive, du tramway ou de l'autobus, puisqu'il apparaît comme un dispositif de médiation s'élevant entre le passager et son environnement. Tel un kaléidoscope, cet appareil qui produit des images à l'infini, l'espace clos du véhicule donne à voir une succession rapide et sans fin de décors : couleurs, lumières, visages et paysages se bousculent,

⁴⁰⁹ Expressions empruntées à Paul de Kock, citées dans Clément Chéroux, *loc. cit.*, p. 1.

⁴¹⁰ Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 94.

⁴¹¹ Marc Desportes, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005, p. 166.

⁴¹² Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 113.

⁴¹³ *Ibid.*

⁴¹⁴ Voir Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », *op. cit.*, p. 34.

rivalisant pour l'attention de l'automobiliste. Dans « Evening Over Sussex », Virginia Woolf décrit bien ce phénomène d'hyperstimulation de l'œil généré par l'automobile, les décors se précipitant devant les passagers du véhicule. Deux passages de son essai, qui respectent une même construction syntaxique, en témoignent particulièrement : « *There they sat as the car sped along, noticing everything : a hay stack ; a rust red roof ; a pond ; an old man coming home with his sack on his back ; there they sat, matching every colour in the sky and earth from their colour box*⁴¹⁵ », « *Let me see ; there was a great deal of beauty brought in to-day : farmhouses ; cliffs standing out to sea ; marbled fields ; mottled fields ; red feathered skies ; all that* » (EOS, 13). Tout est vu par le pare-brise, celui-ci agissant à la fois comme un microscope et un miroir grossissant. Le petit, comme la botte de foin, l'étang, le toit rouge et le vieil homme au travail, est évoqué au même titre que le grand, soit les fermes, les falaises, les champs et même les cieux. Il va sans dire que les éléments énumérés par Woolf ne constituent qu'une infime partie de l'ensemble des images filtrées par le pare-brise, l'œil du passager devant procéder à des choix :

*[T]he viewer through the windscreen of a speeding car was presented with an unprecedented succession and variety of scenes, a massive sensory overload of roads, nature, structures people, written signs others. With all this flashing before him, the viewer had the task of editing, choosing what was important, ignoring the rest, and re-stitching scenes into a narrative that would in turn, make sense of the confusing mass of scenes that followed at every succeeding moment*⁴¹⁶.

Sollicité de manière excessive, le regard procède à un découpage des scènes, comme le fait un réalisateur lors du montage d'un film. De plus, il faut souligner que les divers éléments évoqués sont juxtaposés les uns aux autres sans l'emploi de mots de liaison, les deux passages prenant ainsi la forme d'une parataxe. Les éléments se donnent à lire de manière rapide et successive, comme s'ils s'alignaient sur une chaîne de travail : « *"I" has no control over the concatenation of the images ; the rhythm and the visual impression effected by the list of words, the use of commas and semicolons, conveys the sensation of the compulsive, fast*

⁴¹⁵ Virginia Woolf, « Evening Over Sussex : Reflections in a Motor Car », *The Death of the Moth and Other Essays*, Londres, The Hogarth Press, 1942, p. 12. Désormais abrégé en EOS, suivi du numéro de page.

⁴¹⁶ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 162.

*movement*⁴¹⁷ ». Forme et thème se font ici écho, puisque la ponctuation utilisée et la structure syntaxique permettent de rendre compte de la fugacité et de la rapidité des décors qui s'offrent à travers le pare-brise. En cela, le texte se dote d'une dimension phénoménologique, puisqu'il permet au lecteur de vivre indirectement l'expérience ressentie par le passager d'un véhicule motorisé, en le confrontant à son tour au contingent et au fuyant, ces deux grands thèmes de la modernité.

Ainsi faut-il considérer l'automobile, à l'instar de la critique Sara Danius, comme une technologie de la perception. Pour expliquer cette idée, cette dernière convoque la pensée de Marcel Proust. Dans « Impressions de route en automobile », texte paru dans le *Figaro* le 19 novembre 1907, l'auteur de *La Recherche* raconte une promenade en voiture à travers la ville de Caen, en compagnie de son chauffeur et secrétaire, Alfred Agostinelli. Se présentant comme un exercice stylistique, destiné à rendre compte de l'expérience singulière qu'est celle du mouvement et de la vitesse⁴¹⁸, le texte suit tantôt les différents virages effectués par le véhicule et tantôt emporte les lecteurs dans les multiples détours de la pensée du narrateur. Dès le début, le romancier soulève la question du pare-brise et la manière dont il influence la vision : « [L]e vitrage de l'automobile, que je gardais fermé, mettait pour ainsi dire sous verre la belle journée de septembre que, même à l'air libre, on ne voyait qu'à travers une sorte de transparence⁴¹⁹ ». Comme c'était le cas dans le train, les paysages qui défilent sont filtrés par la fenêtre du véhicule en mouvement avant d'atteindre l'œil du passager, ce qui les transforme en des objets esthétiques : « *The windshields delimit the view of the landscape, transforming it into an object of visual pleasure – a mobile panorama*⁴²⁰ ». Le décor est contemplé à la manière d'une œuvre d'art dans un musée, une certaine distance critique étant maintenue entre l'observateur et les paysages qui, sous ses yeux, apparaissent et disparaissent aussitôt en raison de la vitesse du véhicule. Il faut noter que, chez Proust, la vitesse joue un rôle plus important pour l'automobile que pour le train ; car si le mouvement seul perturbait la contemplation du passager de la locomotive, c'est un mouvement rapide qui transforme le regard de

⁴¹⁷ Makiko Minow-Pinkney, *op. cit.*, p. 177.

⁴¹⁸ Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism, op. cit.*, p. 130.

⁴¹⁹ Marcel Proust, « Impressions de route en automobile », *Le Figaro*, n° 323, 19 novembre 1907, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k287911r/f1.item>, consulté le 18 juillet 2018.

⁴²⁰ Sara Danius, *The Senses of Modernism, op. cit.*, p. 131.

l'automobiliste : « Du plus loin qu'elles nous apercevaient, sur la route où elles se trouvaient courbées, de vieilles maisons bancales couraient prestement au-devant de nous en nous tendant quelques roses fraîches [...] »⁴²¹. Sous l'effet de la vitesse, évoquée ici par l'emploi du verbe « courir », le panorama se transforme en fantasmagorie⁴²², les maisons s'animant pour offrir des fleurs aux passagers de l'automobile et leur souhaiter la bienvenue. Aux métaphores des tableaux vivants ou des clichés photographiques, employées pour décrire les scènes vues par le fenêtré du train, succède chez Proust celle du cinéma, les paysages observés à travers le pare-brise défilant comme les scènes d'un film sur une pellicule : « *The Proustian mode of rendering speed and movement is closely related to representational techniques inherent in early cinematography and turn-of-the-century fairground attractions* »⁴²³. Fortement liés dans l'imaginaire de leur époque, l'automobile et le cinéma apparaissant tous deux au début du XX^e siècle, ces deux inventions ont été souvent rapprochées par les écrivains comme la critique actuelle. Ainsi, si Virginia Woolf fait indirectement écho, dans « Evening Over Sussex », aux techniques cinématographiques, en triant les images à la manière d'un monteur, ou encore en insistant à la fois sur des éléments accessoires et dominants du décor, tel un cadreur ajustant la caméra pour filmer des gros plans ou des plans d'ensemble, d'autres auteurs évoquent explicitement ce lien. C'est le cas d'Octave Mirbeau dans son roman intitulé *628-E8* : « La vie de partout se précipite, se bouscule, animée d'un mouvement fou, d'un mouvement de charge de cavalerie, et disparaît *cinématographiquement* [je souligne], comme les arbres, les haies, les murs, les silhouettes qui bordent la route... »⁴²⁴. Du côté des critiques, en plus de Sara Danius, qui considère l'automobile comme un « *visual framing device on wheels* »⁴²⁵ et le compare à la caméra, c'est le critique Enda Duffy, dans son ouvrage intitulé *The Speed Handbook. Velocity, Pleasure, Modernism* (2009), qui réfléchit aux divers liens unissant ces appareils. Pour lui, les liens de parenté qui subsistent entre les deux dépassent la simple coïncidence historique et ne doivent pas non plus être limités à leur capacité à animer des images. Avant tout, l'automobile et l'écran de cinéma apparaissent comme des technologies qui poussent les

⁴²¹ Marcel Proust, « Impressions de route en automobile », *op. cit.*, p. 1.

⁴²² Voir *ibid.*, p. 1.

⁴²³ Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 141.

⁴²⁴ Octave Mirbeau, *op. cit.*, p. 299.

⁴²⁵ Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 5.

contemporains à reconsidérer les limites de leur regard : « *The car's windscreen, along with the still camera, the moving camera, and other technologies of the ocular [...] were symptoms of a new phase of modernity where technologies pushed their users toward their perceptual limits*⁴²⁶ ». La voiture confronte en effet son usager à une surabondance de stimuli visuels. Même à ses débuts, alors qu'elle pouvait atteindre une vitesse de pointe ne dépassant pas les 50 kilomètres à l'heure, l'automobile avait des allures de panoptique ambulant. En 1904, Maurice Maeterlinck témoigne de ce phénomène. Dans son essai intitulé *Le double jardin*, dans lequel il discourt sur nombre de sujets hétéroclites, allant des abeilles aux fleurs de chrysanthèmes, en passant par le drame moderne et le suffrage universel, il consacre un chapitre à l'automobile, véhicule qu'il compare successivement à un « monstre » et à un « cheval féérique »⁴²⁷, témoignant de la nature duelle qui caractérise cette machine. S'intéressant à la façon dont l'automobile perturbe le rapport que l'individu entretient avec le monde, il affirme qu'elle permet à ses usagers d'« absorber en un jour autant de paysages, de ciels et de spectacles, qu'on en absorbait autrefois au cours de toute une vie⁴²⁸ ». À ce sujet, le critique Jonathan Crary explique bien cette caractéristique de la vision moderne, qui doit être pensée en fonction de la circulation, la vitesse et le multiple :

Benjamin tient la perception pour un acte éminemment temporel et cinétique, et il explique sans équivoque que la modernité invalide jusqu'à la possibilité d'un spectateur contemplatif. On n'accède jamais à un objet dans sa pure unicité ; la vision est toujours multiple, elle jouxte et chevauche d'autres objets, d'autres désirs, d'autres vecteurs⁴²⁹.

La quantité d'images à laquelle s'expose le passager constitue un défi pour l'œil humain, qui est en quelque sorte soumis à un processus de mécanisation. Cette automatisation de l'œil apparaît comme étant la seule adaptée à la consommation de masse et au spectaculaire⁴³⁰,

⁴²⁶ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 162.

⁴²⁷ Voir Maurice Maeterlinck, « En automobile », *Le double jardin*, Paris, Bibliothèque-Charpentier et Eugène Fasquelle, 1904, p. 59. En ligne : <https://archive.org/stream/ledoublejardin00maetuoft#page/n0>, consulté le 25 juillet 2018.

⁴²⁸ *Ibid.*, p. 52.

⁴²⁹ Jonathan Crary, *op. cit.*, p. 45.

⁴³⁰ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 193.

l'individu répondant au caractère éphémère de la vie moderne en devenant lui-même une figure du transitoire⁴³¹.

15.3 L'esthétique du choc

« La vitesse est sans doute la première donnée qui vient à l'esprit lorsque l'on pense à l'incidence des transports sur la perception de l'espace⁴³² », affirme le critique Marc Desportes dans l'ouvrage qu'il consacre aux processus de médiations provoqués par la technique, et spécifiquement les outils de locomotion, entre les XVIII^e et XX^e siècles. La rapidité de l'automobile, provocatrice d'un sentiment ambivalent mêlant effroi et plaisir, constitue le principal facteur affectant la vision des passagers. Non seulement ces derniers sont-ils bombardés d'une quantité considérable d'images, mais celles-ci s'enchaînent à un rythme si effréné qu'elles en viennent à se confondre. Cinquante ans après John Ruskin, qui décriait la perte de vision induite par le mouvement du train, le peintre Fernand Léger soulève un problème similaire causé par l'automobile : « “Un paysage traversé ou rompu par une auto ou un train rapide perd en valeur descriptive, mais gagne en valeur synthétique ; la portière des wagons ou la glace de l'auto ont changé l'aspect habituel des choses”⁴³³ ». Sensible à l'impact de la technique sur la représentation de l'espace, il remarque la manière dont la vitesse, si elle permet de capter une masse considérable d'informations, d'où sa valeur « synthétique », complique le processus d'assimilation de détails. En ce sens, la vitesse produit un effet paradoxal : « *[W]hile one apparently sees more, the fastness of multiple exposures means that in fact one sees less*⁴³⁴ ». La lecture du paysage s'en trouve affectée, dans la mesure où celui-ci apparaît comme imprécis et incomplet à l'observateur. Edith Wharton souligne ce même problème, quoiqu'elle ne semble pas y voir un défaut majeur susceptible d'affecter à ses yeux les vertus de l'automobile : « *For, after all, if the motorist sometimes misses details by going too fast, he sometimes has them stamped into his memory by an opportune puncture or a recalitrant “magneto”* » (MFF, 37). Chacun à leur manière, Fernand Léger et Edith Wharton

⁴³¹ Voir Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », *op. cit.*, p. 34.

⁴³² Marc Desportes, *op. cit.*, p. 8.

⁴³³ Voir : <http://debordements.fr/L-irruption-du-visuel>, consulté le 4 octobre 2018.

⁴³⁴ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 176.

remarquent le caractère déficient du regard, qui est inadapté au mouvement rapide. Une image apparaît, se donne à voir un instant, puis disparaît aussitôt, cédant sa place à une autre, créant une parade infinie de décors. Dans ce contexte, il est difficile de parvenir à isoler des éléments ou à singulariser des détails. La majorité des impressions laissées par le pare-brise sont passagères, quoique quelques rares images parvenaient à coller à la rétine, grâce à ce mystérieux effet de magnétisme évoqué par Wharton. Les décors ainsi captés le sont de manière lacunaire. En raison de la vitesse, il semble aussi difficile de les distinguer les uns des autres, ceux-ci étant réunis dans un tourbillon où s'entremêlent des formes, des couleurs et des lumières. Tels dans ces photographies marquées par un flou de bougé, phénomène qui se produit lorsqu'un mouvement perturbe la capture d'un sujet durant l'exposition, les paysages sont brouillés. À cet égard, Enda Duffy remarque que l'une des méthodes fréquemment employées par les artistes visuels pour représenter la rapidité d'une automobile était justement cet effet de brouillage : « *Hence [why] blur, the effective erasure of the visible, became the dominant trope for representing the sensation of what was seen at speed from a car*⁴³⁵ ». Qu'elle ait pour conséquence de fragmenter les paysages ou de les rendre troubles, comme s'ils apparaissent à travers une vitre embuée, la vitesse provoque dans tous les cas une diminution de la participation sensorielle⁴³⁶, l'œil se révélant être incapable de capter, avec précision et exactitude, les décors. À son tour, Virginia Woolf exprime l'effet produit par le mouvement rapide sur l'œil, en soulignant à sa manière ses spécificités : « *I said to myself : Gone, gone ; over, over ; past and done with, past and done with. I feel life left behind even as the road is left behind. We have been over that stretch, and are already forgotten* » (EOS, 12). À nouveau, la ponctuation employée permet de scander le rythme, d'évoquer la rapidité du véhicule. En multipliant les points-virgules pour séparer de courts passages, limités dans quatre cas à un seul mot, Woolf crée dans ce passage un effet stroboscopique. Le lecteur a accès à des bribes de texte, comme le passager à des fragments du décor. Enfin, la répétition de certains termes associés au champ lexical de ce qui est révolu et oublié (« *done* », « *over* », « *past* », « *left behind* », « *forgotten* ») insiste sur la fugacité de l'expérience vécue. Les choses

⁴³⁵ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 175.

⁴³⁶ Voir Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 336.

vues disparaissent si rapidement qu'elles semblent déjà appartenir au passé. La présence est d'emblée absence⁴³⁷. Dans un autre passage, Woolf reformule cette idée :

The psychologists must explain ; one looks up, one is overcome by beauty extravagantly greater than one could expect – there are now pink clouds over Battle ; the fields are mottled, marbled – one's perceptions blow out rapidly like air balls expanded by some rush of air, and then, when all seems blown to its fullest and tautest, with beauty and beauty and beauty, a pin pricks ; it collapses. But what is the pin? So far as I could tell, the pin had something to do with one's own impotency. I cannot hold this — I cannot express this — I am overcome by it — I am mastered. [...] And further, there was another prick of the pin : one was wasting one's chance ; for beauty spread at one's right hand, at one's left ; at one's back too ; it was escaping all the time ; one could only offer a thimble to a torrent that could fill baths, lakes (EOS, 12).

Les décors qui s'offrent aux passagers de l'automobile, caractérisés par leur extraordinaire beauté, sont aussi fragiles que des bulles d'air ; ils s'effondrent sur eux-mêmes, comme si on les avait percés de la pointe d'une épingle. Pour Woolf, il importe de prendre conscience, en tant que passager, de son impuissance : les beautés s'offrent de tous les côtés, à droite, à gauche, à l'arrière du véhicule, mais ils échappent à la capture, ne peuvent être exprimés et maîtrisés complètement. Il faut accepter la défaite ; le mouvement est trop rapide pour la conscience humaine. Il est préférable, comme le suggère Woolf elle-même, d'adopter une attitude contemplative : « *[B]e content with the view in front of us, and believe me when I tell you that it is best to sit and soak ; to be passive ; to accept* » (EOS, 12). Le passager laisse ainsi venir à lui les paysages qui se bousculent, se précipitent pour venir à sa rencontre. Impossible de pallier la déficience de l'œil pour l'écrivaine, ce qui a pour conséquence de provoquer, chez l'observateur, un choc.

Précédemment évoquée pour définir le sentiment d'effroi et d'impuissance ressenti par les premiers usagers du train et de l'automobile, cette question est convoquée de façon originale chez Virginia Woolf, puisqu'elle dissimule une réflexion plus profonde, portant sur l'identité du sujet moderne⁴³⁸. En raison du degré d'intimité et de confinement qu'il procure aux passagers, l'intérieur d'un véhicule en mouvement semble propice à ce type de

⁴³⁷ Voir Wendy Parkins, *op. cit.*, p. 151.

⁴³⁸ Voir Leena Kore Schröder, *op. cit.*, p. 131.

questionnement sur soi⁴³⁹, comme si les déplacements dans l'espace étaient directement liés aux fluctuations de la pensée, le corps et l'automobile ne faisant alors plus qu'un⁴⁴⁰. Dans « Evening Over Sussex », le lecteur est non seulement confronté aux décors variables décrits par la narration, mais il doit également composer avec les changements de voix narratives. Tantôt, la réflexion s'écrit à la première personne, tantôt à la troisième. Passant du « je » (« I ») au « ils » (« they ») et au « nous » (« we »), le sujet se fragmente, se séparant d'abord en deux, puis en trois et en quatre : « *While these two selves then held a colloquy about the wise course to adopt in the presence of beauty, I (a third party now declared itself) said to myself, how happy they were to enjoy so simple an occupation* » (EOS, 12), « *Then suddenly a fourth self [...] said : "Look at that"* » (EOS, 12-13). Pour les critiques Makiko Minow-Pinkney et Wendy Parkins, cette démultiplication du « moi » est le résultat direct du contact avec l'automobile. Les dislocations perceptives provoquent une fragmentation de soi chez le « je », l'expérience vécue par l'œil allant se loger dans le corps⁴⁴¹ : « *[E]xposure to constantly changing images, with nothing seen whole, nothing comprehended completely, breaks up the cohesion of the self. Its thorough fragmentation comes close to the complete disappearance of the subject itself*⁴⁴² ». Installé à l'intérieur d'une machine qui obéit à sa propre logique⁴⁴³, le passager éprouve un choc violent, l'espace lui échappant, comme le temps d'ailleurs, qui lui coule entre les doigts. Il en a déjà été question, la vitesse, en provoquant des changements continus et effrénés, donne l'impression que chaque moment appartient déjà au passé. Or, parfois, l'automobile peut avoir l'effet contraire, en projetant son passager dans le futur et en lui offrant des visions quasi prémonitoires : « *"You erratic and impulsive self that you are, feel that the light over the downs there emerging, dangles from the future. Let us try to understand this. [...] I feel suddenly attached not the past but to the future. I think of Sussex in five hundred years to come* » (EOS, 13). Temps et espace vont de pair : s'ils constituent des vecteurs par lesquels les individus appréhendent le monde, leur perturbation ne peut qu'engendrer une profonde déstabilisation du sujet, celui-ci ayant perdu ses points de repère.

⁴³⁹ Voir Leena Kore Schröder, *op. cit.*, p. 132.

⁴⁴⁰ Voir *ibid.*, p. 139.

⁴⁴¹ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 198.

⁴⁴² Makiko Minow-Pinkney, *op. cit.*, p. 150

⁴⁴³ Voir *ibid.*, p. 177.

À cet égard, il importe de souligner que le corps n'est pas simplement situé dans le temps et l'espace, puisqu'il interagit avec ceux-ci⁴⁴⁴. Pour expliquer ce phénomène, plusieurs critiques convoquent la pensée de Merleau-Ponty, qui s'intéressait précisément, dans *Phénoménologie de la perception* (1945), à la façon dont le corps *habite* l'espace et le temps :

En tant que j'ai un corps et que j'agis à travers lui dans le monde, l'espace et le temps ne sont pas pour moi une somme de points juxtaposés, pas davantage d'ailleurs une infinité de relations dont ma conscience opérerait la synthèse et où elle impliquerait mon corps ; je ne suis pas dans l'espace et dans le temps, je ne pense pas l'espace et le temps ; je suis à l'espace et au temps, mon corps s'applique à eux et les embrasse⁴⁴⁵.

Cette relation qui existe entre le corps, le temps et l'espace explique l'impact profond suscité par la technique sur la subjectivité ; l'automobile, par son mouvement rapide, provoque une perte de contact avec le réel et, par conséquent, avec soi, les deux étant intimement liés. L'expérience automobile, en plus d'offrir à Woolf une connaissance incarnée du temps et de l'espace, lui permet de réaccéder à son corps⁴⁴⁶.

15.4 Maître du temps et de l'espace

La position adoptée par Woolf, qui se propose d'embrasser l'expérience du choc plutôt que d'y résister, d'y voir non pas une angoisse, mais plutôt une manière de réinventer le monde, celle-ci étant transformée en un acte littéraire⁴⁴⁷, ne fait cependant pas l'unanimité. À cette attitude passive, d'autres répondent par l'idée qu'il convient plutôt, lorsque confronté au mouvement de l'automobile, d'adopter une posture dynamique. Et c'est là où le siège occupé par le sujet joue un rôle. Dans son essai, Woolf place le « je » dans la position du passager et, pour cette raison, celui-ci subit les mouvements du véhicule, se soumet à son autorité et à son pouvoir. Lorsque l'individu occupe le rôle du chauffeur, il détient le contrôle sur la direction, ce qui signifie que la voiture obéit à sa volonté, et plus exactement à son regard, celui-ci indiquant le chemin à suivre. En ayant l'ascendant sur sa machine, le conducteur semble

⁴⁴⁴ Voir Leena Kore Schröder, *op. cit.*, p. 133.

⁴⁴⁵ Maurice Merleau-Ponty, *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 1945, p. 164.

⁴⁴⁶ Voir Leena Kore Schröder, *op. cit.*, p. 147.

⁴⁴⁷ Voir Makiko Minow-Pinkney, *op. cit.*, p. 166.

moins à même d'être traumatisé par le mouvement et la vitesse du véhicule, de voir en eux une force incontrôlable⁴⁴⁸, quoiqu'ils n'en demeurent pas moins des énergies enivrantes et dangereuses. Plutôt que de voir le temps et l'espace filer, glisser sur la carrosserie comme le ferait la pluie les jours gris, les conducteurs ont l'impression d'avoir sur eux l'ascendant. Ainsi, à l'opposé des passagers qui croient que c'est leur regard qui doit s'adapter au temps et à l'espace, les chauffeurs considèrent que ce sont ces derniers qui obéissent à leur volonté. S'opère ainsi une inversion dans les rapports de force entre l'individu et le monde, celui-ci détenant l'ascendant sur ce qui constitue, selon Maurice Maeterlinck dans « En automobile », ses plus redoutables ennemis : « L'Espace et son frère invisible le Temps sont en somme les deux grands adversaires de l'homme⁴⁴⁹ ». Le chauffeur, dont le pied tantôt demeure en suspens au-dessus de l'accélérateur, tantôt le presse comme autrefois le cavalier éperonnant son cheval, détient en sa possession le feu sacré que lui a remis l'industrie automobile, la vitesse. Grâce à elle, le monde se soumet à ses désirs et à ses besoins, comme le laisse entendre Octave Mirbeau dans *628-E8* : « Gorgée d'essence neuve, la machine avait encore gagné en force et en vitesse. Ce n'était plus une machine, c'était l'Élément lui-même, [...] soumis, discipliné, qui conquiert le temps, l'espace, le bonheur humain, l'avenir ; l'Élément qui obéit, comme un petit enfant, aux mains savantes, à la volonté supérieure de l'homme⁴⁵⁰ ». Ce sentiment de puissance est évoqué, certes, chez les auteurs masculins, ceux-ci voyant en l'automobile un outil capable de faire d'eux les maîtres du monde, voire des Prométhées modernes, mais il apparaît également dans la pensée de pionnières, telles qu'Eliza Davis Aria. Dans son autobiographie, elle laisse fréquemment transparaître son goût pour la vitesse, se moquant de la haine qu'elle nourrissait jadis pour l'automobile, de la façon dont elle maudissait le bruit du moteur, l'odeur de l'essence, la poussière soulevée par le roulement et le caractère enlaidissant de sa présence dans des espaces pittoresques⁴⁵¹. Elle avoue avoir tenté vainement, lorsqu'invitée dans une automobile pour la première fois, de résister au plaisir, affirmant ne pas vouloir trahir sa parole. Mais elle a été forcée, contre sa volonté, de rendre les

⁴⁴⁸ Voir Enda Duffy, *op. cit.*, p. 181-182.

⁴⁴⁹ Maurice Maeterlinck, « En automobile », *op. cit.*, p. 62.

⁴⁵⁰ Octave Mirbeau, *op. cit.*, p. 514.

⁴⁵¹ Voir Eliza Davis Aria, *Woman and the Motor-Car. Being the Autobiography of an Automobilist*, Londres, Sidney Appleton, 1906, p. 2 et 14.

armes et de concéder à son ennemi la victoire⁴⁵². Décrivant le sentiment à la manière d'un ravissement (« *rapture* »), elle affirme s'être immédiatement converti à la religion automobile : « *[W]hen once we have allowed ourselves to feel the "first fine careless rapture" of that speed, we become converts, eventually bigots*⁴⁵³ ». Le mouvement de l'automobile est rapproché d'une expérience mystique par laquelle l'esprit de l'individu est exalté et acquiert la connaissance divine. La vitesse permettrait ainsi de vivre des sensations hors du commun, de toucher à l'extraordinaire. Évoquant comme tant d'autres pionnières le plaisir éprouvé grâce à l'automobile, elle va cependant plus loin dans sa réflexion en convoquant l'idée du jeu de forces qui se joue entre la machine et le monde : « *Speed, haste, velocity – these be our watchwords now. We must race the wind – when the police are not looking. We must reduce time to a minimum. We must match ourselves against Mercury [...]*⁴⁵⁴ ». Grâce à la vitesse, clairement identifiée comme la source d'un pouvoir, les automobilistes peuvent vaincre le temps et l'espace et s'opposer à Mercure lui-même, équivalent romain d'Hermès, ce dieu messager doté de chaussures ailées. Bref, grâce à l'automobile, les forces en présence sont rééquilibrées : le monde se proportionne à l'être humain, ce qui lui permet de le prendre « à bras-le-corps, pour lutter seul à seul, face à face, avec lui⁴⁵⁵ », comme l'affirme Maurice Maeterlinck.

À travers les exemples de Virginia Woolf, d'Edith Wharton et d'Eliza Davis Aria, qui ont tour à tour succombé à ce « chant des sirènes d'aujourd'hui » (« *the siren's song of today*⁴⁵⁶ ») auquel correspond le ronronnement du moteur automobile, il a ainsi été question de la façon dont l'automobile permet aux femmes de poser un nouveau regard sur le monde. Dans l'article qu'elle consacre à la manière dont s'exprime, durant la période victorienne, l'expérience féminine du transport en commun, Ana Parejo Vadillo pose le constat suivant :

⁴⁵² « *Yet I felt a traitor as I took my seat under protest, and, whilst hardening my heart against any sentiment of enjoyment, and stilling my tongue against any expression of pleasure, instinctively I knew I was yielding. Every mile confirmed my conviction. I was a prisoner ; I was trapped within the doors of my enemy ; and I was content – more, I was absorbed and exhilarated.* » Eliza Davis Aria, *op. cit.*, p. 14-15.

⁴⁵³ *Ibid.*, p. 3.

⁴⁵⁴ Eliza Davis Aria, *op. cit.*, p. 14.

⁴⁵⁵ Maurice Maeterlinck, « En automobile », *op. cit.*, p. 63.

⁴⁵⁶ Eliza Davis Aria, *op. cit.*, p. 1.

« *Rather, omnibuses and trains become the female school of the visual in modernity : the place where women learned how to look*⁴⁵⁷ » dans l'espace public. Dans « *Phenomena in Flux : The Aesthetics and Politics of Travelling in Modernity* », la critique considère le train, l'autobus et le tramway comme des lieux d'apprentissage, dans la mesure où ils permettent aux femmes d'affirmer leur droit au regard. En se penchant à la fenêtre de ces véhicules collectifs, sous laquelle défilent des paysages et des visages, elles exercent en effet leur œil à l'observation du monde⁴⁵⁸. Contrairement aux marcheuses, qui font constamment l'objet de l'attention masculine et ne peuvent observer librement la foule dans laquelle elle circule, les passagères et conductrices jouissent d'une certaine forme d'anonymat et traversent l'espace public sans y être freinées par les frontières qui s'y érigent. Être « au centre du monde et rester caché au monde⁴⁵⁹ », pour reprendre les mots de Baudelaire, tel est le privilège que leur donnent les outils de locomotion mécanisés, à condition que ceux-ci, bien entendu, soient dotés d'un pare-brise...

Conclusion

La route moderne

« Admirale exutoire, symbole érotique, création artistique, support de l'imaginaire⁴⁶⁰ », voilà autant de manières de qualifier l'automobile, cet accessoire du quotidien qui, à la Belle Époque et durant les Années folles, se présentait à la fois comme un objet mondain et un attribut de la femme moderne. Porteur des aspirations et des fantasmes d'automobilistes en quête de vitesse, il ouvre également leur regard sur le monde. Ainsi, l'attachement profond et quasi sentimental que les chauffeuses développent avec leur machine n'est pas uniquement lié

⁴⁵⁷ Ana Parejo Vadillo, « *Phenomena in Flux : The Aesthetics and Politics of Travelling in Modernity* », dans Ann L. Ardis et Leslie W. Lewis (dir.), *Women's Experience of Modernity : 1875-1945*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 2003, p. 211.

⁴⁵⁸ Ana Parejo Vadillo, « *Phenomena in Flux* », *op. cit.*, p. 212.

⁴⁵⁹ Charles Baudelaire, « *Le peintre de la vie moderne* », dans Charles Baudelaire, *Œuvres complètes*, préface, présentation et notes de Marcel A. Ruff, Paris, Seuil, 1968 [1863], p. 552.

⁴⁶⁰ Gilles Néret et Hervé Poulain, *op. cit.*, p. 7.

aux effets que cette dernière produit sur leur corps. Il est vrai qu'en la vitesse, capable de provoquer une double sensation d'ivresse et de vertige, elles ont trouvé une nouvelle source de plaisir, celles-ci pouvant vivre l'expérience de la modernité jusque dans leur chair : « *This, literally, was the moment at which individual people were allowed to feel modernity in their bones : to feel its power as a physical sensation through their sensing of speed*⁴⁶¹ ». Mais c'est également à l'observation que ceux-ci se plaisaient, leur esprit s'exaltant des découvertes faites par leur œil. L'automobile, à l'instar des transports collectifs évoqués par Vadillo, permet aux femmes de se réapproprier leur droit au regard sur le monde et d'occuper elles aussi l'espace public. Or, à la différence du train, du tramway et de l'omnibus, l'automobile permet aux *fugitives* qui se font chauffeuses d'avoir une emprise directe sur le réel et, surtout, de choisir leur destination ; elles vont là où les conduit leur regard, toujours fixé sur l'horizon à conquérir.

Dans une étude qu'il consacre au « chronotope de la route moderne⁴⁶² », Julien Jeusette considère que l'avènement des véhicules motorisés provoque d'ailleurs cet intérêt envers :

Ainsi, le déplacement en automobile opère un changement de paradigme : le lieu (place) perd de son intérêt alors que l'espace (space) prend une valeur inédite. La route n'a plus pour fonction de mettre en relation des lieux, mais permet au contraire de s'en distancier et le trajet lui-même devient le but du voyage. Le mouvement seul, et non les étapes qui le jalonnent, mérite d'être conté⁴⁶³.

À la manière de l'automobile, qui ne fait de sens que lorsqu'elle est mobile, puisque c'est par sa vitesse qu'elle procure à ses usagers du plaisir et leur fait découvrir cette « romance du voyage » décrite par Edith Wharton, la *fugitive* est associée à l'entre-deux. Sa destination lui importe peu, seul compte le chemin parcouru. Jamais elle ne quitte des yeux la route, si ce n'est pour s'émerveiller, à la manière d'Orlando, du passage d'un avion : « *I see men flying – but how it's done, I can't even begin to wonder*⁴⁶⁴ ».

⁴⁶¹ Enda Duffy, *op. cit.*, p. 4.

⁴⁶² Par « route moderne », l'auteur entend l'espace urbain créé par l'avènement de l'automobile, celle-ci s'imposant en reine et reléguant les passants, les chevaux et même la bicyclette, aux marges. Voir Julien Jeusette, « Le chronotope de la route moderne : Octave Mirbeau et les *road movies* », *Études françaises*, vol. 53, n° 3, 2017, p. 169.

⁴⁶³ *Ibid.*, p. 177.

⁴⁶⁴ Virginia Woolf, *Orlando*, *op. cit.*, p. 286.

Quatrième partie

Les Filles de l'éther

Le ciel, ultime frontière. Au début du XX^e siècle, c'est vers lui que les contemporains tournent leur regard ; la terre est conquise, il faut chercher ailleurs un nouvel horizon. Certes, la bicyclette et l'automobile ont fait vivre aux mortels des plaisirs célestes, la sensation procurée par leur prodigieuse vitesse s'apparentant à un envol, mais il ne s'agit encore que d'un avant-goût de ce qui est à venir, comme l'avait prédit Maurice Leblanc dans *Voici des ailes* : « C'est l'ébauche qui s'améliorera jusqu'au jour où nous planerons dans les airs comme de grands oiseaux tranquilles » (*VDA*, 146). Quand ils roulent, cyclistes et automobilistes s'imaginent survolant le monde, gouvernant au Temps et à l'Espace qui constituent à la fois leurs repères et des adversaires. Et pourtant, malgré ce pouvoir que leur insuffle la machine, ils ne peuvent s'empêcher d'avoir la tête dans les nuages, expression qui doit être entendue au sens littéral. Tout là-haut, quelque chose les appelle. Le soleil qui éclaire leur route les met au défi de le conquérir. Mais, à l'instar d'Icare, la chute s'avère souvent fatale pour ceux et celles qui se croient invincibles.

Le spectre de la mort qui plane, transformant le rêve en cauchemar, ne parvient cependant pas à freiner l'enthousiasme des pionniers de l'aviation. L'histoire de cet outil de locomotion, qui rivalise avec les oiseaux, les dieux et les anges, s'inscrit dans la continuité de celles de la bicyclette et de l'automobile, elles-mêmes étroitement associées à l'imaginaire aérien. À ses débuts, l'aéroplane – car tel est le nom porté par l'avion jusqu'à la Première Guerre mondiale¹ – prend une forme surprenante, qui brouille les frontières entre fiction et réalité. Dans les vélodromes de France sont organisés plusieurs concours d'aviettes² (**fig. 99**), machines qui semblent tout droit sorties de l'imagination des romanciers et des affichistes de l'époque. Prototypes propulsés par la force humaine, il s'agit de bicyclettes munies d'une paire d'ailes fixes ou mobiles, parfois même d'une hélice, dont l'efficacité reposait

¹ Ainsi, les termes « aéroplane » et « aéronaute » sont utilisés pour la période allant jusqu'à la Première Guerre mondiale, tandis que les termes « avion » et « aviateur » sont employés pour les années 1920 et subséquentes.

² Voir William C. Carter, *op. cit.*, p. 15.

essentiellement sur leur capacité à planer sur de longues distances, ce qui signifie qu'il était impossible pour le pilote d'influencer la direction ou la vitesse de l'engin. Inconvénient majeur, qui suppose pour l'aviateur de mettre sa vie entre les mains du destin, il est corrigé par les frères Wright, deux Américains, qui remédient au problème en développant un aéroplane doté d'un système de contrôle efficace : « *Wright was capable of sustained and controlled flight in a machine moved through the air by means of its own power*³ ». Au-delà de l'impact considérable qu'a leur invention, qui cause d'ailleurs une véritable commotion en France en 1908, là où elle est présentée devant une foule réunissant admirateurs, journalistes et membres de l'Aéro-club⁴, c'est la réflexion ayant mené à sa création qu'il convient de souligner. Propriétaires d'une entreprise de fabrications de vélo à la fin du XIX^e siècle⁵, c'est précisément les connaissances, les techniques et la « science » acquises dans ce domaine qui permettent aux frères Wright de tourner leur regard vers les cieux⁶. Mais les deux frères en veulent plus ; pour accomplir l'impossible, pour réussir à faire voler leur engin sur une période prolongée, il faut insuffler de la puissance à leur machine. Et pour trouver une réponse à leur problème, ils se tournent vers l'automobile, ou plus précisément, vers ce qui lui donne sa force et la propulse vers l'avant : le moteur⁷. Entre les deux secteurs se tissent rapidement des liens étroits, ceux-ci rassemblant « les mêmes publics et lectorats et canalis[ant] le même enthousiasme des foules⁸ », mais partageant également, à l'occasion, les mêmes héros, plusieurs aviateurs ayant fait leurs armes dans le monde de la course automobile ou encore de la compétition cycliste⁹. Et c'est ainsi que l'avion, en faisant de la route tracée par la bicyclette et l'automobile sa piste de décollage, est né.

³ Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 7.

⁴ Voir *ibid.*

⁵ Voir *ibid.*, p. 9.

⁶ Voir *ibid.*, p. 10.

⁷ « *This theory of aerial propulsion was an essential prerequisite for further progress, since the Wrights had decided that they were ready to equip their glider with a motor – a twelve horsepower engine, which they designed and built themselves [...].* » *Ibid.*, p. 13.

⁸ Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger, *op. cit.*, p. 10.

⁹ Voir Claire Le Thomas, « Pionniers de la modernité ? Braque, Picasso, les frères Wright, l'aviation et le bricolage », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2016, p. 92.

Dans le ciel, l'avion file à la vitesse d'une étoile filante et, comme elle, il exerce le vœu de ceux qui l'admirent sur son passage. À travers lui, c'est un rêve immémorial qui s'accomplit : « [A]viation was not something new and potentially disruptive or destructive but rather the shining fulfillment of one of humanity's oldest dreams¹⁰ ». Voler fait partie du vieux rêve de l'humanité, il constitue l'un de ces motifs qui traversent les âges et les imaginaires, ne cessant jamais d'inspirer auteurs et artistes. Entre le domaine aérien et l'art, il existe ainsi des rapports étroits qui ne font que se renforcer lorsque la fiction devient réalité au début du XX^e siècle : « [T]he invention of the airplane was at first perceived by many as an aesthetic event with far-reaching implications for the new century's artistic and moral sensibility¹¹ ». En l'avion, les contemporains découvrent un nouvel objet de fascination, qu'ils élèvent rapidement au rang de muse. Grâce à lui, tout semble possible ; l'avenir est là, devant eux, non pas comme un horizon lointain et intouchable, mais bien comme une chose concrète et palpable, qui est dorénavant à portée de main. Suivant les traînées nuageuses qu'il laisse dans le ciel, ils sont guidés par ce grand oiseau mécanique vers un nouveau monde : « Long dreamt about, enshrined in fable and myth, the miracle of flight, once achieved, opened vistas of further conquests over Nature that excited people's imagination and appeared to guarantee the coming of a New Age¹² ». Trônant au centre de cet univers, les pilotes s'imposent comme l'une des figures marquantes de l'époque, les contemporains voyant en eux un héros moderne, comme le souligne ce passage de *Pour bien faire du sport* (1912) : « L'aviation est en quelque sorte un sport nouveau. Et comme tout sport nouveau, ceux qui le pratiquent sont considérés un peu comme des héros par le public qu'enthousiasment les prouesses de jour en jour plus nombreuses¹³ ». Exceptionnel, prodigieux, époustouflant, voilà autant de termes qui désignent les exploits accomplis par les as de l'aviation. Ceux-ci font systématiquement la une des journaux et apparaissent auprès d'un public en soif de sensationnalisme comme de véritables stars¹⁴.

¹⁰ Robert Wohl, *A Passion for Wings*, op. cit., p. 263.

¹¹ *Ibid.*, p. 1.

¹² *Ibid.*

¹³ « L'aviation », *Pour bien faire du sport*, op. cit., p. 272.

¹⁴ Voir Dominique Bodin et Luc Robène, « Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque », *Le Temps des médias*, vol. 2, n°9, 2007, p. 48-49.

L'expérience de l'envol, qui tient presque de la magie¹⁵, se distingue en plusieurs points de celle vécue par les cyclistes et les automobilistes. Il convient d'insister sur trois d'entre eux, puisqu'ils font l'objet d'une attention particulière dans l'analyse en raison de leur influence sur la relation qui unit l'aviatrice à sa machine. D'abord, il faut considérer la dimension intrinsèquement spectaculaire du domaine aérien¹⁶. L'avion alimente, dès l'apparition de prototypes, une presse avide de sensations fortes, offrant au reporter « un terrain d'investigation idéal par la fascination, la nouveauté et parfois aussi la culture du secret qui [l']entoure¹⁷ ». Jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ce véhicule se présente essentiellement comme un outil d'exception, ce qui explique le nombre d'événements créés en son honneur¹⁸ ; l'organisation de compétitions et d'épreuves aériennes, la multiplication des spectacles et des démonstrations publiques, ainsi que l'intérêt suscité par la réalisation de différents records (de vitesse, de distance, de temps de vol, etc.), rendent compte de l'engouement qui l'entoure. Plus que tout autre *fugitive*, l'aviatrice participe consciemment de l'univers médiatique et comprend rapidement comment l'exploiter à son avantage : « *One thing was certain : Most of the early women fliers had no qualms about being in the public eye [...] and went out of their way to promote their careers*¹⁹ ». Le second aspect qui caractérise l'avion et le singularise touche à la question de la vision, centrale à la réflexion sur la modernité. L'observateur, lorsqu'il s'installe dans une machine volante, est confronté à un phénomène troublant : le Temps et l'Espace, ces deux grands concepts qui lui permettent d'appréhender le monde, volent en éclats, eux qui avaient déjà été bouleversés par l'usage du

¹⁵ Voir Dominique Bodin et Luc Robène, *loc. cit.*, p. 57.

¹⁶ « [L']expérience du vol demeure un grand spectacle, ou plutôt un spectacle grandiose ». Luc Robène, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois. Le règne des aéronautes, 18^e et 19^e siècles*, préface de René Lemaire et Jacques de la Vaulx, Paris, L'Harmattan, 1998, tome 1, p. 379.

¹⁷ Dominique Bodin et Luc Robène, *loc. cit.*, p. 51.

¹⁸ Notons que, durant les trois premières décennies du XX^e siècle, l'aviation civile est réservée aux « happy few ». Quant à l'aviation militaire, dotée d'une signification patriotique, il s'agit d'un domaine exclusivement masculin, puisqu'elle contribue à l'édification de la figure de l'« as » de l'aviation. Voir Robert Wohl, *op. cit.*, p. 282). Les aviatrices, durant les deux guerres mondiales, utilisent leurs connaissances du domaine aérien en devenant instructrices de vol ou bien en effectuant l'entretien d'appareils destinés au champ de bataille. Cette situation est même critiquée en septembre 1915 dans un article du *Figaro*. Émile Berr, dans son article intitulé « Nos aviatrices s'ennuient », déplore le fait que les femmes possédant un brevet de pilote soient condamnées à l'inaction. Voir Émile Berr, « Nos aviatrices s'ennuient », *Le Figaro*, n° 270, 27 septembre 1915, p. 3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2908124/f3.item>, consulté le 25 août 2018. Ces deux domaines ne font pas l'objet d'une analyse, puisque les aviatrices y occupent une place dérisoire.

¹⁹ Eileen F. Lebow, *op. cit.*, p. 3.

vélo et de l'automobile. Impossible pour les contemporains d'utiliser leurs points de repère ou leur cadre de perception habituels puisque, dans les airs, ils sont confrontés à un monde sens dessus dessous. Terminée est l'époque où, les yeux levés vers les cieux, ils devaient s'imaginer ce qui s'y passait. Dorénavant, c'est vers la terre que se porte leur attention : « Le regard originel du spectateur, qui était tourné vers le haut, dirigé vers les merveilles techniques, est rapidement devenu l'œil d'en haut, tout puissant et autoritaire, regardant vers le bas le spectacle quotidien²⁰ ». Ce changement radical de perspective et les conséquences qu'il provoque sont étudiés à partir des textes écrits par des pionnières (autobiographies, carnets de bord, récits de voyage, etc.), celles-ci ayant offert à la postérité de nombreuses « vues du ciel ». Enfin, il convient d'insister sur la nature duelle de l'aviatrice : si, à l'instar des autres *fugitives*, elle est rattachée à un imaginaire criblé de contradictions, son existence a ceci de singulier qu'elle se déroule entre deux mondes, soit le Ciel et la Terre. Tantôt, il lui faut composer avec les règles, les préjugés et les contraintes que lui impose sa société et tantôt, elle doit affronter les intempéries, les vents et les orages déclenchés par Mère Nature. Partout sur son passage, elle rencontre des obstacles, affronte des tempêtes atmosphériques et médiatiques.

Ensemble, les questions du spectacle, de la vision et de la dualité forment une constellation : quoiqu'elles brillent chacune pour des raisons différentes, il importe de considérer les liens qui les unissent, de les relier par des lignes imaginaires à la façon des étoiles projetées sur la voûte céleste. À première vue, ces idées peuvent surprendre. Après tout, l'on pourrait croire que les femmes, en allant à la conquête du ciel, parviendraient enfin à échapper à la critique publique qui règne « ici-bas », tout comme aux frontières qui règlent leur existence. Et pourtant, même là-haut, dans ce territoire entièrement ouvert, il leur faut se tailler une place²¹ et ce n'est pas sans attirer l'attention qu'elles mènent ce combat. Si certains magazines décrivent cette situation, d'autres donnent rapidement leur appui à la cause, comme c'est le cas de *Vogue* en septembre 1919. Dans un article intitulé « *The Lady and The Plane. The Interest of Women in American Aviation* », George W. Sutton Jr. affirme : « *Women – not*

²⁰ Sami Sjöberg, « 1909. L'avion », traduit de l'anglais par Nadja Cohen et Anne Reverseau, dans Nadja Cohen et Anne Reverseau (dir.), *Petit musée d'histoire littéraire : 1900-1950*, Les Impressions nouvelles, 2015, p. 58.

²¹ Voir Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 165.

*all of them, but a large proportion – are ideally fitted for flying, and they are giving daily proofs of their ability to compete successfully with men in this newest of human activities*²² ». Bien qu'il ne manque pas de souligner que la pratique aérienne n'enlève rien aux qualités essentiellement féminines des pilotes²³, il conclut en disant : « *And now that women are learning to fly they will soon be as important an influence in aviation as they are in motoring*²⁴ ».

Entre les femmes et le domaine aérien, il existe une relation qui remonte au-delà de l'entre-deux-guerres, période au cours de laquelle les aviatrices s'imposent dans le paysage. Déjà, au XIX^e siècle, les femmes semblent prêtes à s'envoler, elles rongent leur frein en attendant du décollage, ce dont témoignent certaines caricatures qui les mettent en scène flottant dans l'espace. Plusieurs satiristes se plaisent en effet à associer les immenses robes à crinoline portées par les femmes sur des cages métalliques de plus en plus larges à des ballons, des dirigeables ou des montgolfières²⁵. À cet égard, le caricaturiste Honoré Daumier, illustrateur évoqué précédemment pour sa vision apocalyptique de la locomotive, frappe à nouveau. Dans « Manière d'utiliser les jupons » (**fig. 100**), qui paraît dans *Le Charivari* le 16 avril 1856, plusieurs jeunes femmes flottent dans les airs au-dessus de ce que l'on devine être la ville de Paris. Leurs jupes, gonflées par l'air et relevées au-dessus des chevilles, sont si bouffantes qu'elles leur permettent de s'envoler, au même titre que la montgolfière avec laquelle elles partagent le ciel et qui, dans ce contexte, permet d'indiquer l'altitude à laquelle se trouvent les femmes. Les élégantes ne se contentent pas de flotter à quelques centièmes du sol, elles s'envolent vers les cieux pour disparaître dans les nuages. Pour la critique Julie Wosk, de telles images sont certes humoristiques, puisque la légèreté du corps et du vêtement évoque par analogie la frivolité féminine, mais elles sont aussi dotées d'une portée critique : « *Yet*

²² George W. Sutton Jr., « The Lady and the Plane. The Interest of Women in American Aviation », *Vogue*, septembre 1919, s. p. En ligne : http://www.oldmagazinearticles.com/draw_pdf.php?filename=women_aviators-1919.pdf, consulté le 4 juillet 2018.

²³ « *Ruth Law and Katherine Stinson [...] are both young and pretty and, contrary to the opinions of those who do not know them, both are distinctly and completely feminine. There are no masculine note about either of them.* » *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ « *[N]ineteenth-century artists and writers enjoyed envisioning women's petticoats as flying machines or parachutes. Women were pictured sailing through the air, held aloft by their umbrella-shaped skirts.* » Julie Wosk, *Women and the Machine*, op. cit., p. 56-57.

*underlying the satirical images of flying women sailing along in their crinolines may have been subliminal fears of women distancing themselves – taking off and transcending the domestic sphere, the carefully circumscribed life of hearth and home*²⁶ ». Déjà, le vol est associé à une forme d'émancipation ; s'affranchir de la terre, échapper à la gravité, c'est se libérer des contraintes, des normes et des règles de la société. Mais ces fantaisies imaginées par les illustrateurs reflètent aussi une certaine réalité, soit le phénomène des « Filles de l'air »²⁷, qui battait son plein, en France, à l'époque. Entre 1805 et 1828 sont en effet organisés, dans les jardins publics de la ville de Bordeaux, qui constitue l'épicentre du phénomène²⁸, de nombreux spectacles et démonstrations dans lesquels s'illustrent celles qui ont été surnommées les « Filles de l'air » :

[D]ans cette course à l'exploit spectaculaire – course périlleuse – où vont se concurrencer vols acrobatiques, ascensions équestres, sauts en parachute, illuminations et feux d'artifice tirés de la nacelle, la femme, et plus précisément la professionnelle de l'air, occupe une place prépondérante, égalant, voire surpassant, les hommes dans le maniement des ballons²⁹.

Si certains s'émerveillent des exploits accomplis par ces femmes courageuses qui n'hésitent pas à mettre leur vie en danger, d'autres y voient plutôt une pratique vulgaire, au cours de laquelle le corps de la femme est publiquement mis en scène³⁰. Les professionnelles de l'air sont ainsi associées très tôt à des pratiques commerciales et à l'industrie du divertissement³¹, certains allant même jusqu'à voir dans les démonstrations publiques auxquelles elles s'adonnent une forme de prostitution : « [L]a professionnelle, parce qu'elle est accusée d'avoir usé de ses charmes pour séduire un public avide de sensations fortes, est jugée par les aristocrates de l'air comme une sorte de mercenaire, voire de "prostituée du vol"³² ». Les rapports entre femmes, envol et spectacle sont donc non seulement dotés d'une histoire, mais ils sont également empreints d'érotisme, ce qui explique l'accueil mitigé qu'ils reçoivent, entre éloge et critique. Ce sort est aussi celui qui frappe les aviatrices à la Belle Époque et

²⁶ Julien Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 57.

²⁷ Voir Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 166.

²⁸ Voir Luc Robène, *Le règne des aéronautes, 18^e-19^e siècles*, *op. cit.*, p. 379.

²⁹ Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 167.

³⁰ Voir *ibid.*

³¹ Voir Luc Robène, *Le règne des aéronautes, 18^e-19^e siècles*, *op. cit.*, p. 379.

³² Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 172.

durant les Années folles, périodes au cours desquelles les femmes parviennent à (re)conquérir le ciel³³ et à obtenir, par le biais de leurs prouesses, le titre de pilotes à part entière.

Mais avant de s'envoler à leur suite, et d'en apprendre plus sur leur parcours et leur ascension vers les plus hautes sphères, il convient de s'intéresser aux quelques récits de fiction et œuvres picturales qui ont représenté la troisième et dernière *fugitive* de cette étude, l'aviatrice.

³³ Voir Luc Robène, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux bourgeois sportifs. L'aventure aéronautique et sportive, 19^e-20^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1998, tome 2, p. 346.

Chapitre 16

Quitter le nid

L'aviation est une histoire de famille. Déjà au XIX^e siècle, à l'époque où Nadar effectue les premières photographies aériennes à partir d'un ballon captif³⁴, ce sont les liens du sang qui unissent entre eux les pionniers³⁵ et qui constituent, surtout, le vecteur privilégié par lequel les femmes accèdent aux pratiques aéronautiques³⁶. Filles, mères, épouses, sœurs « de », voilà le statut par lequel les femmes se font d'abord connaître dans les milieux aériens, encore au début du XX^e siècle. Quand elles s'envolent, c'est d'abord à titre de passagères. Quand elles se rendent dans les aérodromes, c'est en qualité d'observatrices, pour y voir les hommes de leur famille prendre part à des compétitions ou pour assister à la réparation ou à la construction d'un aéroplane dans un hangar. Et c'est ainsi, au contact répété avec l'univers aérien, qu'elles développent le désir de devenir pilotes à leur tour ; confinées à la marge, aux alentours, elles rejoignent éventuellement le centre du cercle, cercle d'élite³⁷ formé par les quelques initiés du ciel. Comme le souligne le critique Luc Robène, à la Belle Époque et durant les Années folles, l'aviation est une pratique mondaine et coûteuse ; par conséquent, elle constitue le privilège des classes dominantes³⁸ et « confine à la distinction³⁹ ». Ainsi les femmes aéronautes partagent une double identité de sexe et de classe sociale⁴⁰, en plus d'être associées au milieu par les liens du sang.

La famille, si elle constitue une porte d'entrée vers l'univers aérien, représente par le fait même un fardeau. Difficile de se faire un nom dans le métier lorsque ce dernier appartient au père ou au mari. Pour obtenir une place, la femme doit donc faire ses preuves, ce qui la place souvent dans une position difficile : il faut faire briller son étoile, sans faire ombre à celle de l'homme. Cette négociation se trouve au cœur de nombreux récits pour la jeunesse qui,

³⁴ Voir Thierry Gervais, « Expérimentations photographiques. La vision en plongée, de Nadar (1858) à Gaston Tissandier (1885) », dans Angela Lampe (dir.), *Vues d'en haut*, Metz, Centre Pompidou-Metz, 2013, p. 51.

³⁵ Voir Luc Robène, *L'aventure aéronautique et sportive, 19^e-20^e siècles*, *op. cit.*, p. 347.

³⁶ Voir Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 167.

³⁷ Voir Luc Robène, « Le mouvement aéronautique et sportif féminin à la Belle Époque », *op. cit.*, p. 220.

³⁸ Voir *ibid.*, p. 229.

³⁹ Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 174.

⁴⁰ Voir *ibid.*, p. 184.

comme cela a été le cas pour l'automobiliste, récupèrent très rapidement la figure de l'aviatrice. Avant même que n'éclate la Première Guerre mondiale, qui cristallise le rôle de l'aéroplane dans le monde moderne⁴¹, quelques maisons d'édition américaines⁴² commandent à leurs auteurs des romans articulés autour d'aviateurs et d'aviatrices, qui sont respectivement vendus dans des collections destinées aux garçons et aux filles. En ces figures, les romanciers voient des êtres exceptionnels, dont les destins hors du commun ont le potentiel de générer des aventures tout aussi extraordinaires : « *Aviators, the media darlings of their day, quickly became emblems of American ingenuity and self-reliance, as well as drama, romance and fearlessness. Their record-setting exploits routinely captured news headlines and the imagination of would-be inventors, artists, and ordinary citizens alike*⁴³ ». Personnages incontournables du paysage médiatique, les aviateurs constituent également des « intouchables » : ils semblent appartenir à un univers à part, hors de la portée du commun des mortels, aux yeux desquels ils ne sont rien de moins que des (presque-)dieux. En les intégrant à leurs récits, les auteurs permettent ainsi aux lecteurs « ordinaires » d'aller à la rencontre de l'extraordinaire, de vivre par procuration le miracle de l'envol, encore inaccessible au vaste public. Tel un appel à l'aventure, ils invitent toute une génération de jeunes à rêver eux aussi aux nuages, ce qui acquiert une signification particulière pour les filles. En mettant en scène des aviatrices, les romans montrent en effet à leurs destinataires que les femmes ne sont pas étrangères au domaine aérien et que l'avion, quant à lui, n'est pas un objet exclusivement masculin : « *[T]he mass media "feminized" transportation technology, thereby broadening its appeal to women*⁴⁴ ». Les récits paralittéraires, par l'emploi fréquent de *topoi*, encouragent une forme de lecture ritualisée, ce qui facilite l'assimilation du « message » par les lecteurs⁴⁵. Les jeunes filles, au contact répété de tels romans, se familiarisent ainsi avec l'univers aérien, mais

⁴¹ « La Première Guerre mondiale, on le sait, bouleverse la donne. Elle favorise la naissance d'une industrie aéronautique – tant pour les dirigeables que pour les avions – marquée par une dimension fortement transnationale et concurrentielle » Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger, *op. cit.*, p. 14.

⁴² En France, les récits pour la jeunesse sont essentiellement destinés aux garçons, ce qui fait que les figures d'aviatrices y sont rares. Voir Olivier Odaert, « L'aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923. Une incarnation du "mythe du progrès" ? », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 297.

⁴³ Lisa M. Stepanski, « Like Sportive Birds : The Girl Aviators Series and the Culture of Flight in America, 1911-12 », *The Journal of Popular Culture*, vol. 45, n° 4, 2012, p. 772.

⁴⁴ Sherrie A. Inness, « On the Road and In the Air : Gender and Technology in Girls' Automobile and Airplane Serials, 1909-1932 », *Journal of Popular Culture*, vol. 30, n° 2, automne 1996, p. 48.

⁴⁵ *Ibid.*

plus encore, elles se l'approprient et découvrent qu'il leur est possible, dorénavant, de voler de leurs propres ailes.

Après tout, il arrive un moment, dans l'existence d'une jeune fille, où il lui faut grandir. Mais quitter le nid, au début du XX^e siècle, n'est pas encore tout à fait synonyme de liberté ou d'autonomie : le plus souvent, la jeune fille s'affranchit de l'univers familial pour se marier, ce qui signifie qu'elle troque un foyer pour un autre, l'autorité paternelle pour celle du mari. En l'avion, qui lui permet précisément de briller au détriment des hommes qui peuplent son existence, elle acquiert donc une échappatoire. En accomplissant des exploits aériens, la jeune fille gagne non seulement le respect et la reconnaissance d'autrui, mais elle se découvre également des qualités insoupçonnées. Le présent chapitre s'articule autour de trois romans américains, soit *The Flying Girl* (1911) d'Edith Van Dyne, *The Girl Aviators and the Phantom Airship* (1911) de Margaret Burnham et *Mistress of the Air* (1939) de Dorothy Carter⁴⁶. Grâce à ces textes, qui constituent un échantillonnage de la masse de récits populaires inspirés par l'imaginaire aérien, il est possible de voir comment le rôle de l'avion est repensé par les auteures afin d'interpeller leurs jeunes lectrices, mais également comment l'image de la femme elle-même est redéfinie. Aux commandes d'un grand oiseau mécanique, elle n'est plus cette frêle créature confinée au second rôle, mais une courageuse héroïne qui occupe l'avant-scène et domine le ciel. À première vue, l'image d'une adolescente pilotant, seule, un avion, comme celle que l'on retrouve sur la couverture de *The Flying Girl* (**fig. 101**), illustrée par Joseph Pierre Nuyttens, peut surprendre. Comment une personne si jeune, de surcroît une personne de sexe féminin, a-t-elle ainsi hérité d'une telle responsabilité ? Comme c'est le cas pour les véritables pionnières, les aviatrices de papier sont issues de milieux qui favorisent un contact avec l'avion. Orissa Kane, l'héroïne d'Edith Van Dyne, s'intéresse activement aux travaux de son frère, Steve, un ingénieur qui se donne pour mission d'inventer un modèle

⁴⁶ Il est à noter que ces noms sont souvent des pseudonymes utilisés par plusieurs auteurs pour écrire une même série de textes. En France, il est difficile de trouver des œuvres équivalentes, bien que ce pays ait été à l'avant-garde des progrès aéronautiques durant la première moitié du vingtième siècle. Les figures de sportives pratiquant la natation, le tennis, le patinage, la randonnée, etc. ont été préférées par les auteurs de romans populaires à l'aviatrice. Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 46-52.

d'aéroplane plus efficace que celui des frères Wright eux-mêmes⁴⁷, ce qui n'est pas une mince tâche :

Most girls would have been bewildered by the technicalities and passed the drawings with a glance ; but Orissa understood how important to them all this venture was destined to be, so she sat down and studied the designs minutely, making her brother explain anything she found the least puzzling. By this time the girl had made herself familiar with the latest modern improvements in aëroplanes and had personally examined several of the best devices, so she was able to catch the true value of Stephen's idea and immediately became as enthusiastic as he was (FG, 30).

Dans ce long passage descriptif, la narration insiste sur les connaissances de la jeune fille, mais également sur son caractère exceptionnel. Orissa est différente des autres, l'intérêt qu'elle manifeste à l'égard des aéroplanes, la facilité avec laquelle elle se familiarise avec ses rouages, ses mécanismes et ses formalités font d'elle une figure à part. Elle est présentée d'emblée comme « une disciple de l'aviation » (« *a disciple of aviation* », FG, 20), en raison d'une part des liens familiaux qui l'unissent au domaine et, d'autre part, à cause de son inclination naturelle pour la technologie aéronautique. À ce point du récit, elle n'est pas encore une aviatrice, mais simplement l'admiratrice enthousiaste de son frère, par le biais duquel elle découvre les merveilles de l'aviation. Cette situation, qui place d'abord la femme dans une position subalterne, traduit les réserves qui subsistent à l'égard des aviatrices : « [L]'incapacité [supposée] des femmes aéronautes se lit dans l'assujettissement de leur condition aéronautique au pouvoir bienveillant des hommes. La *sportswoman* est ainsi constamment présentée en compagnie de chaperons masculins⁴⁸ ». Cette situation est identique dans *The Phantom Airship*. L'héroïne du roman, Margaret (Peggy) Prescott, est liée par le sang à l'avion, son frère Roy combinant les rôles d'aviateur, inventeur et ingénieur⁴⁹. La jeune fille est donc écartée, au début du récit, des feux des projecteurs. Elle doit se contenter d'encourager,

⁴⁷ « *Fortunately the boy, Stephen, had just finished his engineering course at Cornell and was equipped— theoretically, at least—to begin a career with one of the best paying professions known to modern times* ». Edith Van Dyne, *The Flying Girl*, illustrations de Joseph Pierre Nuyttens, Chicago, The Reilly & Britton Co., 1911, p. 21. En ligne : <https://ia801505.us.archive.org/17/items/theflyinggirl53386gut/53386-h/53386-h.htm>, consulté le 3 avril 2018. Désormais abrégé en FG, suivi du numéro de page.

⁴⁸ Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? Le traitement médiatique de l'aviation dans la revue La Vie au Grand Air (1900-1914) », Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 134.

⁴⁹ Voir Margaret Burnham, *The Girl Aviators and The Phantom Airship*, Chicago et New York, M. A. Donohue & Company, 1911, tome 1, p. 15. En ligne : <http://www.gutenberg.org/files/33605/33605-h/33605-h.htm>, consulté le 4 avril 2018. Désormais abrégé en PA, suivi du numéro de page.

d'admirer : « *To what extent her [Peggy] encouragement had spurred him [Roy] on to surmount seemingly unconquerable difficulties, and how she had actually aided him in constructing the machine, his ambition never realized* » (PA, 15). Humilité, retenue à l'égard de ses propres ambitions, souci des convenances sociales, tout cela pèse encore sur la jeune fille, dont les espoirs sont freinés par le fait qu'on lui refuse l'accès au cockpit de l'avion : c'est à l'homme que revient tout naturellement cette place, tel un droit acquis. Quand Orissa comme Peggy y accèdent, c'est en raison de la défection du frère. Incapable de piloter en raison d'une blessure ou d'un imprévu qui le retient loin de l'action, il doit compter sur sa sœur pour le remplacer ; la femme, quand elle prend place dans le cockpit, est une usurpatrice. Si elle adopte le rôle de pilote, ce n'est pas pour répondre à ses ambitions personnelles, mais bien pour venir en aide à son frère. Ainsi est préservée la modestie féminine et, par le fait même, le précieux équilibre entre l'image traditionnelle de la jeune fille et celle, plus moderne, de l'aviatrice :

*[T]he Girl Aviators and other girls series of this era were « a hybrid literature » which enabled readers to vicariously like the adventures of young heroines as « new women » in a new century without having to give up the advantages of dependence and security that accompany more conventional domestic narratives*⁵⁰.

Les jeunes filles sont en quelque sorte « forcées » de s'envoler⁵¹ en raison de circonstances imprévues, quoique ce soit là une tâche dont elles s'acquittent avec enthousiasme et pour laquelle elles sont entièrement préparées. Leur désir de piloter se trouve ainsi satisfait, sans qu'elles n'aient eu, pour ce faire, à s'imposer face aux hommes : « *[They] must carefully negotiate and justify their relationship to technology, risking social censure if they are too eager to adopt technological commodities that are culturally-coded as masculine*⁵² ». Dans *The Flying Girl* et *The Phantom Airship*, les héroïnes ne réclament jamais ouvertement leur droit aux ailes, allant même parfois jusqu'à nier toute prétention au métier d'aviatrice. À une amie qui lui demande si elle espère voler à son tour, Orissa répond : « *“Perhaps so, some day [...], when aëroplanes have become so common that my fears are dissipated. But, really, I haven't given the matter a thought. That is Steve's business, just now. All I'm trying to do is*

⁵⁰ Lisa M. Stepanski, *loc. cit.*, p. 771.

⁵¹ Voir Sherrie A. Inness, *loc. cit.*, p. 54.

⁵² *Ibid.*

help him get ready » (FG, 119). L'on est en droit de douter, à la lecture de ce passage, de la sincérité des propos avancés par Orissa. L'intérêt indéniable dont elle fait preuve à l'endroit de l'aéroplane de son frère, les qualités également qu'elle possède la prédestinent à piloter. Si contester est la tactique employée par mademoiselle Kane afin de ne pas laisser transparaître ses intentions, Peggy, elle, emploie une autre stratégie : « *I can run the Butterfly almost as well as Roy. Mr. Homer said so before he left. [...] Peggy went on modestly : "I could run an auto before. I learned on the one that Jess had at school, so it really wasn't hard to get to understand the engine* » (PA, 43). En rapprochant les pratiques automobile et aérienne, Peggy montre que l'aviation n'est pas un domaine inaccessible, elle le dépossède en quelque sorte de son « aura » : s'il lui est possible de conduire une voiture, elle peut bien piloter un avion, les deux pratiques étant fortement apparentées. Une telle association est dans l'air du temps. Nombreuses sont les pionnières qui se sont familiarisées avec les rudiments de la mécanique en réparant des moteurs d'automobiles, comme l'indique Amelia Earhart elle-même dans son autobiographie, *The Fun of It* (1932) : « *While in "Hamp", I took a course in automobile engine repair, which laid the foundation of any practical knowledge of motors I have gained since*⁵³ ». Qu'elles osent ou non l'avouer, piloter est dans leur sang. Quoiqu'elles laissent croire, Orissa et Peggy ne peuvent résister à l'appel des nuages.

Deux décennies plus tard, dans *Mistress of the Air* (1939), Marise Duncan, héroïne du récit, fait aussi ses premiers pas dans le domaine aérien grâce à un membre de sa famille, en l'occurrence, son père :

*Marise Duncan, the youngest girl ever to compete in the King's Cup Air Race, stuck doggedly to the controls while her father, keen-eyed and self-controlled, navigated as coolly as he did and bringing his big Imperial Aricraft liners in from a Continental trip. [...] He had every confidence in Marise. He had taught her to fly while she was still at school and she had taken her « A » licence, which enabled her to fly any kind of aircraft as long as she did not fly for hire, as soon as the government inspector considered that she was old enough to do so*⁵⁴.

⁵³ Amelia Earhart, *The Fun of It. Random Records of My Own Flying and of Women in Aviation*, Chicago, Academy Chicago Publishers, 1992 [1932], p. 21. Désormais abrégé en *FI*, suivi du numéro de page.

⁵⁴ Dorothy Carter, *Mistress of the Air*, Londres et Glasgow, The Children's Press, 1953 [1939], p. 7. Désormais abrégé en *MA*, suivi du numéro de page.

Contrairement à ses prédécesseuses des années 1910, Marise n'est pas une figure de l'ombre lorsque s'ouvre le récit ; son père, le capitaine Duncan, ayant choisi de l'initier à la pratique aéronautique à un jeune âge, celle-ci apparaît d'emblée comme une pilote accomplie. Sa participation à une course aérienne, la *King's Cup Air Race*, prouve d'ailleurs son indépendance par rapport à la figure masculine, le père jouant le rôle de navigateur alors que celle-ci tient les commandes de l'avion : « *[N]ow that she was sitting at the controls of the Vega Gull she felt as cool and confident as though she had only a practice flight in front of her* » (MA, 10). En ouvrant son roman à l'aide d'un incipit *in media res*, par lequel elle place son lecteur au cœur de la course aérienne remportée par Marise, l'auteure plonge son personnage féminin dans l'action, mais surtout, elle l'associe à la victoire. La réussite de la jeune fille lui permet de se faire un nom dans le métier et, ainsi, de pouvoir espérer quitter le nid. Contrairement à Orissa et à Peggy, qui s'accommodent de leur situation familiale, Marise s'affranchit de l'autorité du père (qui s'efface rapidement dans le récit) et ne désire qu'une chose, voler de ses propres ailes : « *Now that she had left school she had worked up for her « B » licence, which would enable her to earn her living at flying, and had taken the certificate shortly before the race* » (MA, 7-8). Dans les textes de Van Dyne et Burnham, c'est au frère que revient le rôle de pourvoyeur, l'invention sur laquelle il travaille devant rapporter à la famille fortune et gloire. Rêvant de gagner sa vie grâce à l'avion, Marise fait montre d'une indépendance d'esprit et d'une ambition qui contrastent fortement avec la timidité d'Orissa et de Peggy. Dans les années 1930, nombre d'aviatrices connaissent la célébrité : devenir pilote, pour une jeune femme, n'est plus comme autrefois considéré comme une folie passagère, une excentricité, mais bien un rêve sérieux. Et pourtant, bien qu'Orissa et Peggy se protègent de la critique en faisant preuve de retenue et de modestie et que Marise, elle, bénéficie des avancées faites par les pionnières durant les deux décennies précédentes, les aviatrices n'échappent pas à une forme de sexisme, signe de la persistance de certains préjugés, de la résistance surtout du milieu aérien à faire entrer un plus grand nombre de femmes dans ses rangs. Bien que leurs récits soient destinés à la jeunesse, Van Dyne et Burnham rendent compte du sexisme qui persiste dans le milieu aérien et, plus largement, dans la société, la mise à l'écart des femmes dans ce domaine n'étant que symptomatique d'un phénomène plus large. Peggy déplore ainsi l'inéquité salariale qui est la norme dans les compétitions : « *“[F]ive thousand dollars to the successful boy and only one thousand to the successful girl. It's discrimination, that's what it*

is. *Don't you read every day in the papers about girls and women making almost as good flights as the men ?* » (FA, 10). Cette prise de position fait immédiatement l'objet d'un commentaire de la part de son frère, qui la compare à une suffragette, figure elle aussi liée à l'aviation : « *“Didn't the suffragettes promise to drop “Votes for Women” placards from the air upon the devoted heads of the British Parliament, you up to date young person ?” finished Roy, teasingly* » (FA, 10). Dans ce passage, l'auteure renvoie à des événements bien réels : à l'instar de l'automobile, qui a été exploitée par les suffragettes américaines en raison de la visibilité qu'elle procurait à leur cause, l'avion a joué un rôle chez les mouvements féministes britanniques. Le 16 février 1909, un avion décoré de banderoles faisant la promotion du droit de vote pour les femmes survolait Londres, alors que la militante Muriel Matters relâchait dans le ciel des prospectus vantant la cause⁵⁵. L'espace aérien s'emplissait alors d'une portée politique, ce qui prouvait sa force : espace libre, il permet aux individus qui le pénètrent de l'investir pleinement, de lui insuffler un sens, quel qu'il soit. Certes, le ciel a été chargé, au fil des siècles, de toutes sortes de significations, mais il reste malgré tout ouvert aux possibles, surtout sur le plan effectif. Jusqu'au début du vingtième siècle, c'est essentiellement à titre symbolique qu'il est investi par la pensée. Quand les suffragettes s'envolent, celui-ci est alors occupé de façon concrète, ce qui permet de renverser la vapeur ; l'avion, qui se présente comme le dernier outil d'une masculinité en crise, devient soudainement une arme dans l'arsenal politique des femmes qui cherchent à se tailler une place en société, à devenir des citoyennes.

Dans *The Flying Girl*, le discours d'Orissa n'est pas aussi directement lié à une forme de revendication sociale, puisqu'il se limite à la question aérienne. Alors que la jeune fille est contrainte de remplacer son frère à titre de pilote, leur « agent », monsieur Cumberland, s'inquiète de voir son investissement entre les mains d'une femme. Il m'apparaît nécessaire de retranscrire le long dialogue l'opposant à Orissa :

Mr. Cumberland looked at the slight, delicate form with an expression of wonder. The girl seemed so dainty, so beautiful, so very feminine and youthful, that her suggestion to risk her life in an airship was positively absurd.

⁵⁵ Voir https://www.rafmuseum.org.uk/documents/podcasts/transcripts/women_suffrage_podcasts.pdf, consulté le 26 avril 2018.

« You've a fine nerve, my child, » he remarked, with a sigh, « and I've no doubt you would undertake the thing if I'd give my consent. But of course I can't do that. »
« Why not ? »
« You're not fit. »
« In what way ? »
« Why, er—strength, and—and experience. Girls don't fly, my dear; they simply encourage the men to risk their necks. »
« Boo ! there's no danger, » asserted Orissa, scornfully. « One is as safe in the Kane Aircraft as in a trundle-bed. » [...]
« And you're not afraid ? »
« Not in the least. »
« You won't faint when you find yourself among the clouds ? »
« Not a faint, sir. It isn't in me. »
Mr. Cumberland fell silent and solemn. He began to seriously consider the proposition. (FG, 154).

L'offre d'Orissa surprend Cumberland, qui considère la machine comme incompatible avec la nature féminine. Comment peut-on risquer sa vie dans un avion lorsqu'on est une personne jouissant de tous les dons, de la délicatesse à la grâce en passant par la jeunesse et la beauté ? Pour Cumberland, il est d'autant plus absurde et insensé de se sacrifier lorsqu'on est une jolie femme. Ce n'est cependant pas cette raison qu'il exprime de vive voix à son interlocutrice, affirmant plutôt qu'elle ne possède ni la force ni l'expérience nécessaires pour voler, à l'instar de toutes les femmes, qui devraient se contenter d'encourager les hommes. Par là, il fait écho aux paroles de Pierre de Coubertin, qui confia aux femmes le rôle de couronner les vainqueurs lors des Jeux olympiques, préférant les voir porter des fleurs au fait de courir le marathon. Une telle opinion rappelle les préjugés qui subsistent à l'égard des athlètes, celles-ci étant considérées comme physiquement inaptées à la pratique du sport. À cet égard, Orissa souligne que la puissance musculaire n'a pas de rôle à jouer dans l'aviation, puisqu'il s'agit surtout d'une pratique qui requiert de l'intelligence et de la vigilance, qualités qu'elle revendique. La jeune fille diffuse ainsi les arguments de son adversaire, qui relèvent du discours d'une autre époque. S'inquiéter de la prétendue faiblesse féminine est une attitude « fin-de-siècle », tout comme le fait de se préoccuper qu'elle puisse avoir peur ou, pire, qu'elle puisse s'évanouir en plein vol. Convoquant clichés et préjugés, qui se butent tous à la détermination et à la confiance de la jeune fille, l'homme doit se rendre à l'évidence et accepter qu'elle s'envole, n'ayant plus aucun lieu commun à employer afin de la retenir au sol.

Deux décennies plus tard, malgré la démultiplication des figures d'aviatrices dans le paysage social, les femmes font toujours face à des résistances. Dans l'œuvre de Dorothy Carter, l'aviatrice se heurte d'abord aux inquiétudes de sa propre mère, bien qu'elle ait été initiée à l'aviation par son père. La figure maternelle ne voit pas d'un bon œil le métier choisi par sa fille : « *“Very nice, dear”, said Mrs. Duncan when she was shown the cup. “But is it going to help you to get a post? Flying is all very well for fun, but I really think you had better make up your mind to find a job as a secretary or something, don't you?”* » (MA, 13). Alors que la mère imagine sa fille devenir secrétaire, Marise veut accepter le poste d'institutrice de vol qui lui a été offert après sa victoire en compétition. Si elle suivait la proposition de sa mère, qui lui destine un métier traditionnellement féminin, Marise serait reléguée à un rôle secondaire, contrainte d'assister quelqu'un dans son travail. En tant qu'institutrice de vol, elle se retrouverait plutôt aux commandes, littéralement, de son existence. Appartenant à deux générations différentes, madame Duncan et Marise peuvent être considérées comme les représentantes respectives du modèle de la « femme d'autrefois » et de celle « de demain ». En quittant son foyer pour poursuivre son rêve, Marise acquiert l'indépendance sociale et économique qui est si vitale à la définition de la « femme moderne ». Mais même en tant qu'institutrice de vol, la jeune aviatrice n'est pas au bout de ses peines. Son premier étudiant masculin, le général Barclay, s'offusque de se voir attribuer une femme comme professeure : « *“I'm a flying instructress. Do you want lessons?” asked Marise with some asperity. “I do not, madam! A chit of a girl! Absurd!” fumed the General. “I don't see what that has to do with it”, said Marise, her eyes flaming dangerously. “I'm as good at the job as the others, anyway”* » (MA, 51). À première vue, l'on pourrait croire que c'est surtout le jeune âge de Marise qui pose problème à son étudiant, décrit comme un vieil homme dans le récit. Mais sa pensée se précise et il ne fait alors plus de doute que le problème se trouve ailleurs : « *“Woman's place is in the home”, said the General heavily. “Flying should be left to the men, as well as all the other pursuits into which women have, most unsuitably, pushed themselves. I can't think why they do it. They're outclassed by the men all the time. They should learn their place”* » (MA, 51). En réponse à cette affirmation, par laquelle le Général reconduit la théorie des sphères séparées, qui assigne la femme à l'espace du foyer, Marise préfère répliquer par l'exemple en donnant sa leçon comme à son habitude ; à la fin de la première séance, l'étudiant lui présente ses excuses et accepte de l'avoir pour

instructrice, mais à la condition que leurs leçons puissent se poursuivre dans la plus grande discrétion : « *“I’ve a position to keep up. If it got known about the county that I was being taught to fly by a chit of a girl, I’d be laughed at”* » (MA, 52). Ainsi, c’est par crainte du regard d’autrui, de l’opinion publique, que le général se montre réticent à l’idée d’avoir une femme pour instructrice de vol. À ce type de discrimination, auquel plusieurs pionnières ont fait face, c’est la même réponse qui est donnée par les aviatrices : l’action. Aux individus qui les critiquent, elles opposent leur savoir-faire plutôt qu’une prise de parole concrète. Dans les œuvres de Burnham, Van Dyne et Carter, les jeunes femmes brillent systématiquement dans les compétitions auxquelles elles participent, signe que la place d’une femme est bien dans le cockpit.

Systématiquement écartées du domaine aérien, les jeunes filles parviennent malgré tout à s’y tailler une place. Des circonstances fortuites ainsi que l’existence de liens familiaux qui facilitent leur intégration dans le milieu leur permettent de déjouer un discours qui leur est défavorable. Dès lors qu’elles obtiennent leurs ailes, elles peuvent à leur tour vivre la sensation de l’envol, une expérience liée à une forme de plaisir : « *With a feeling of rapturous exhilaration she began to realize her control of the craft and her dominance of the air. A masterful desire crept over her to accomplish great deeds in aviation* » (FG, 189). Un désir souverain s’empare de l’esprit de la jeune fille, totalement enivrée par la vitesse de l’air et le vertige de l’altitude. Déjà à l’époque des « Filles de l’air », nombre d’« héroïnes [étaient] accusées de grimper dans la nacelle plus pour *goûter les plaisirs renouvelés de l’amour* que pour éprouver le grand frisson des hauteurs⁵⁶ », signe que l’envol s’associe déjà à un plaisir illicite. Dans les récits pour la jeunesse, la sexualité n’est jamais évoquée aussi explicitement, le plaisir étant le plus souvent décrit comme un sentiment plus qu’une sensation physique. Ainsi, dans *The Flying Girl*, *The Phantom Airship* et *Mistress of the Air*, la joie ressentie par la jeune fille est plutôt associée à une forme de pouvoir ; de son expérience, la pilote sort grandie. À l’aube de l’âge adulte, elle se découvre une force et une assurance inconnues, ce qui donne lieu à une transformation identitaire. La jeune fille modeste et timide du départ, qui

⁵⁶ Luc Robène, « Vers la création d’un sport féminin », *op. cit.*, p. 167.

s'accommodait du second rôle, se retrouve soudainement au centre de l'attention publique. En s'installant derrière le « manche à balai » d'un avion, la jeune fille apprend à s'affirmer et à obtenir le respect d'autrui, deux qualités qui la portent dans les œuvres subséquentes de chacune des séries. Dorénavant, elle n'a plus à prouver sa valeur en tant que pilote et c'est à elle, plus qu'au frère ou au père, que reviennent naturellement les commandes de l'appareil et, par analogie, de son existence. Malgré les apparences, c'est un nouveau modèle féminin qui est ainsi présenté aux jeunes lectrices. À ces jeunes filles, il ne reste plus alors qu'à devenir femmes...

Chapitre 17

Les amours d'Icare

C'est pour échapper au labyrinthe du Minotaure, là où les avait emprisonnés le roi de Crète, qu'Icare et son père, l'architecte Dédale, se sont lancés jadis à la conquête du ciel. En cet espace réservé aux Dieux, où seul le soleil s'élevait en ennemi, ils voyaient un lieu favorable à leur évasion : « Minos peut bien, se dit [Dédale], me fermer les chemins de la terre et des ondes, mais, du moins, le ciel me reste ouvert. C'est la route que je prendrai. Fût-il maître de tout, Minos n'est pas maître de l'air⁵⁷ ». Poussés par le désir d'échapper à leur terrible prison et voyant dans les nuages un espace libre, vierge et surtout, indompté, père et fils prirent leur envol ; mais Icare, grisé par la légèreté de l'air et la beauté de l'horizon, en oublia les sages conseils donnés par la figure paternelle : « [L]orsque l'enfant se prit à goûter la joie de ce vol audacieux [il] abandonna son guide et, cédant au désir d'approcher du ciel, monta plus haut⁵⁸ ». En raison de la chaleur, Icare perdit ses ailes et chuta dans la mer, sous l'œil d'un père impuissant qui maudissait sa terrible invention. En ce mythe antique, au cœur

⁵⁷ Ovide, « Dédale et Icare » *Les Métamorphoses*, livre huitième, traduction, introduction et notes par Joseph Chamonard, Paris, Flammarion, 1966, p. 208.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 209.

duquel est placé le thème de la fuite⁵⁹, plusieurs auteurs du XX^e siècle voient un récit fondateur de l'imaginaire aérien, dans la mesure où Dédale et Icare, de par l'inéquation de leur destin, incarnent deux courants de pensée associés à l'aviation. Le père, « *héros de la technè*⁶⁰ », est associé au positivisme qui entoure le développement de l'aéronautique, le progrès scientifique et technologique incarné par l'avion apparaissant comme la garantie d'un avenir meilleur⁶¹. Quant au fils, il renvoie plutôt à l'envol dans sa forme immatérielle, psychologique, se présentant comme symbolique des rêves, des ambitions et des désirs des individus : « En somme, le symbole de l'aviation incarna dès son apparition dans la littérature deux espoirs progressistes, le premier matérialiste et technique, le second spirituel et ascensionnel⁶² ». Dans ce second cas de figure, la conclusion tragique du mythe doit servir de mise en garde aux rêveurs : ceux qui se laissent porter par leur hybris, qui permettent à leurs désirs de leur faire tourner la tête, ont un « rendez-vous avec la mort »⁶³.

17.1 La passagère clandestine

À en croire l'illustrateur français Georges Scott, l'aviateur n'est jamais seul. À ses côtés se tient une figure sinistre qui l'accompagne fidèlement dans ses voyages et dont il ignore la présence, ou plutôt dont il oublie consciemment l'existence, préférant ignorer le danger. C'est cette menace, d'ordinaire invisible et pourtant bien réelle, que Scott s'emploie à représenter, en 1911, dans son dessin au fusain et à la gouache intitulé *La Passagère* (**fig. 102**). Cette passagère, qui n'est nulle autre que la « Grande Faucheuse » elle-même, est mise en scène sous la forme d'un squelette coiffé d'un long voile noir qui flotte derrière elle sous l'effet du vent. En véritable tentatrice, elle brandit devant le pilote un rameau d'olivier, symbole de victoire, pour l'inciter à poursuivre sa course folle dans l'espace. Tant qu'il est aveuglé par son désir de gloire, le pilote est à la merci de la mort, qui attend sagement de pouvoir le

⁵⁹ Voir Alain Mousseigne, « Introduction », dans Alain Mousseigne (dir.), *La conquête de l'air. Une aventure dans l'art du XX^e siècle*, Toulouse, les Abattoirs, 2002, p. 13.

⁶⁰ Olivier Odaert, *op. cit.*, p. 296.

⁶¹ Voir *ibid.*

⁶² Olivier Odaert, *op. cit.*, p. 299.

⁶³ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings, op. cit.*, p. 125.

réclamer comme sien. À travers cette image, l'illustrateur traduit les inquiétudes de son époque : « Par ailleurs la Mort, appelée parfois le “passager clandestin” car symbolisée assise ou debout, arc-boutée au dos de l'aviateur, constitue l'une des figures largement adoptées par les écrivains et surtout les artistes⁶⁴ ». L'omniprésence de la mort dans les représentations aériennes des années 1900 s'explique par la multiplication des accidents⁶⁵, la pratique aéronautique étant des plus hasardeuse et risquée à ses débuts : « *[A]viators were increasingly viewed not only as reckless daredevils likely to kill themselves and their passengers, but as a danger to people on the ground*⁶⁶ ». Pour certains, les nombreuses fatalités liées au vol ne sont que la juste conséquence de l'affront fait par les aviateurs à Dieu et à la Nature⁶⁷. Mais les pionniers ne s'embarrassent pas trop des inquiétudes soulevées par la population, des avertissements répétés à leur endroit, des risques encourus, même de la mort de leurs confrères, car tel est le prix à payer pour vivre comme des dieux⁶⁸.

Dans ces choix, la mort ne fait pas de discrimination. Autant les hommes que les femmes sont susceptibles d'être fauchés en plein vol et plus ils s'élèvent, plus la chute est brutale. À l'époque, les tragédies aériennes font fréquemment la une des journaux. Ainsi, quand l'une des pilotes étoiles de l'aviation française, Hélène Boucher, surnommée « Le Goéland⁶⁹ », meurt lors d'un vol d'entraînement le 30 novembre 1934, le pays entier est en deuil. Car la jeune femme de vingt-six ans, malgré sa brève carrière, a su charmer le public, tant par sa beauté physique⁷⁰ que ses exploits aériens : les photographes s'arrachent son image, les journaux et la radio détaillent tous les records battus par cette « pilote de vitesse⁷¹ » et, le 17 novembre 1934, lors du XIV^e Salon de l'aéronautique au Grand Palais, elle se présente comme la vedette incontestée de l'événement, alors que tous veulent voir cette « Diane

⁶⁴ Hans Ulrich Jost, « Star ou héros de légende : le pilote au miroir de la Belle Époque », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 249.

⁶⁵ À titre d'exemple, on rapporte 30 décès d'aviateurs durant les six premiers mois de l'année 1911, année où Georges Scott dessine *La Passagère*. Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings, op. cit.*, p. 133.

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings, op. cit.*, p. 133.

⁶⁸ Voir *ibid.*, p. 258.

⁶⁹ Dominique Desanti, *La Femme au temps des années folles*, Paris, Stock/Laurence Pernoud, 1984, p. 190

⁷⁰ « Claire, blonde, grande, élevée dans le culte de la beauté, de l'élégance, de la mode, Hélène repoussait tout : complaisances, compliments, mondanités ou larmes » (*Ibid.*, p. 190).

⁷¹ Voir *ibid.*, p. 191.

montée sur un Pégase ailé plus vif que l'éclair⁷² ». Ainsi, quand elle perd la vie lors de l'écrasement de son avion à Guyancourt⁷³, le *Petit Journal illustré*, dans son édition du 9 décembre, place son portrait en première page avec, en gros titres, « Nos ailes sont en deuil » (**fig. 103**). Tel est l'événement que tous craignent, soit que leurs héros soient emportés trop tôt, qu'ils soient arrachés au ciel et précipités vers la terre pour s'y fracasser. La mort d'un pilote a de quoi frapper l'imaginaire : l'écrasement d'un avion est, certes, un événement terrible, mais il est également spectaculaire. Drame grandiose, il a inspiré les artistes bien au-delà de l'époque des pionniers et représente, encore aujourd'hui, une catastrophe qui fait l'objet d'une importante couverture médiatique. Il s'agit d'un drame humain également, le décès d'un pilote étant évoqué avec la même émotion que celui d'un grand personnage d'état ou d'une vedette de cinéma.

En 1959, dans son roman intitulé *Luna-Park*, deuxième volet de la trilogie *L'Âge de nylon*, Elsa Triolet imagine pour son aviatrice un destin tragique. S'il s'agit d'un ouvrage tardif par rapport à l'époque qui est étudiée dans cette thèse, il m'apparaît important de souligner certaines des idées qui y sont avancées, puisque l'auteure y exploite des thématiques qui s'apparentent fortement à celles qui articulent les œuvres aériennes au début du XX^e siècle. Le récit est centré autour du personnage de Justin Merlin, un réalisateur en panne d'inspiration qui séjourne durant quelque temps dans la demeure de la défunte Blanche Hauteville, dont il ignore tout de l'existence à son arrivée. En flânant dans la bibliothèque de l'ancienne propriétaire, il découvre cependant un grand nombre de lettres écrites par ses admirateurs masculins ainsi que son époux et, grâce à la lecture de cette correspondance à sens unique, il apprend à la connaître. Figure invisible et muette – sauf en une occasion –, Blanche n'est pas moins centrale à l'histoire. Sa présence irradie dans l'œuvre et c'est en grande partie son destin extraordinaire qui lui permet de fasciner les esprits : « Blanche Hauteville, la dame du logis, était pilote ! Justin, d'une secousse, approcha le fauteuil du bureau, tant cette découverte le surprenait !⁷⁴ ». En cette femme, qui avait pour rêve fou d'aller sur la lune, le

⁷² Bernard Marck, *Hélène Boucher. La fiancée de l'air*, Paris, L'Archipel, 2003, p. 270.

⁷³ Voir Dominique Desanti, *op. cit.*, p. 193.

⁷⁴ Elsa Triolet, *L'Âge de nylon II. Luna-Park*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1959, p. 52. Désormais abrégé en *L-P*, suivi du numéro de page.

réalisateur voit une réincarnation d'Icare⁷⁵ : « Blanche avait donc en elle assez de folie pour imiter celle d'Icare ? De nos jours, Icare était femme et c'était très bien ainsi » (*L-P*, 66). Cette comparaison se révèle d'autant plus juste lorsque Justin, à la lecture d'une coupure de journal, apprend la mort de l'aviatrice, survenue quelques jours plus tôt⁷⁶ :

On est toujours sans nouvelles de l'avion piloté par Blanche Hauteville, perdue au-dessus du désert du Sahara. Depuis dix jours, notre aviation sillonne l'air, mais nulle trace de l'appareil, et il ne reste plus beaucoup d'espoir de retrouver Blanche Hauteville en vie./ Les ailes françaises sont en deuil. Blanche Hauteville était l'un des plus valeureux et des plus courageux de nos pilotes d'essai... » (*L-P*, 172)

« Les ailes françaises sont en deuil », voilà un titre qui s'apparente fortement à celui du *Petit journal illustré* au lendemain de la mort d'Hélène Boucher. Voilà également un destin qui a été celui de nombreuses célébrités aériennes, tels Antoine de Saint-Exupéry, qui disparut le 31 juillet 1944 dans le sud de la France et Amelia Earhart, aperçue pour la dernière fois dans le ciel de la Nouvelle-Guinée le 2 juillet 1937. À l'instar de ces pilotes-vedettes, la disparition de Blanche participe de la fascination qu'elle exerce, elle contribue à cristalliser son statut de figure héroïque (« Blanche Hauteville est une héroïne », *L-P*, 178), de personnage hors du commun. Toute fin tragique participe du mythe et de la légende des aviateurs, êtres extraordinaires qui se sacrifient au nom de leur idéal.

Mais qu'est-ce qui peut bien pousser ainsi les pilotes à risquer leur vie ? Quel souhait anime leur quête ? Est-ce un désir d'échapper à une forme d'emprisonnement, tel Icare ? Est-ce une volonté d'aller toujours plus loin, plus haut, telle Blanche Hauteville, qui porte bien son nom ? À cette question, les romanciers du début du XX^e siècle apportent souvent la même réponse, qui peut surprendre : l'amour. Et c'est autant pour échapper à une peine amoureuse que dans l'espoir de conquérir le cœur d'autrui que les aviateurs et les aviatrices se lancent à l'assaut des nuages. Après tout, quoi d'autre que l'amour pourrait ainsi les rendre aveugles à l'orage qui gronde ? À titre d'exemple, l'écrivain Edmond Rostand, auteur de *Cyrano de*

⁷⁵ Cette comparaison est réitérée à plusieurs reprises : « Et cette allusion à Icare ! N'avait-il pas pensé, lui aussi, à Icare, n'avait-il pas pensé qu'aujourd'hui Icare était femme ? » (*L-P*, 144), « Blanche possède cette force. Aujourd'hui, Icare est femme. Blanche Hauteville, pilote d'essai avec sa maladie de cœur, a offert sa vie pour découvrir, conquérir ou combattre... » (*L-P*, 176).

⁷⁶ « Un journal traînait sur la banquette, il y avait presque deux mois que Justin n'avait pas lu de journal. Il l'ouvrit, l'éta la sur la table. Un gros titre en première page disait : "Depuis dix jours sans nouvelles de Blanche Hauteville" » (*L-P*, 172).

Bergerac, écrit en 1911 un poème qui se présente comme un hymne à l’aviation et dans lequel il témoigne des rapports qui unissent l’envol à l’amour. Dans « Le cantique de l’aile », tiré du recueil du même nom (1922), l’auteur affirme : « Entendrait-on, d’amour, lorsque passe cette aile,/ Cette femme gémir,/ Si cette aile, en passant, ne faisait pas en elle/ Une autre aile frémir ?⁷⁷ » Dans ce passage lourd de sous-entendus⁷⁸, difficile de déterminer si le désir de la femme se porte sur l’avion ou si c’est à l’aviateur lui-même, ce héros des temps modernes, qu’elle rêve. Rostand accorde ici à la femme un rôle qui ne lui est pas étranger, celui d’admiratrice passive des exploits masculins, un phénomène fréquent dans la culture de l’époque : « *Whatever their role, women were usually portrayed on the ground, gazing upward toward the hero in his machine*⁷⁹ ». Plusieurs affiches consacrées à des compétitions, des expositions ou des rendez-vous aériens exploitent également cette idée. Dans les publicités créées par Ernest Montaut pour la Grande semaine d’aviation de la Reims en 1909 (**fig. 104**) et par Roger Jourdain pour l’aérodrome de Vichy la même année (**fig. 105**), la femme est placée dans une attitude contemplative. Quoiqu’elle soit coiffée, dans les deux cas, d’un large chapeau qui dissimule son visage et qu’elle tourne le dos au spectateur, il est facile de deviner l’objet de son regard. La tête levée vers le ciel, elle est entièrement absorbée par le spectacle qui se déroule là-haut, où plusieurs pilotes s’adonnent à un ballet aérien. Pour les affichistes, sa place attirée est sur la terre ferme, là où elle peut observer en toute sécurité les exploits des courageux aviateurs : « *[Women were] visually grounded, brought low for their audacity and envisioned as firmly planted in their conventional roles*⁸⁰ ». Bien qu’elles attribuent à la femme un rôle passif, ces images ont l’avantage de rendre compte de l’existence d’un désir féminin, elles montrent que celles-ci sont intéressées par le progrès technologique tout autant que les hommes. Surtout, elles leur accordent le droit de voir, d’observer, de scruter le ciel, ce qui ne va pas de soi, le regard étant souvent le privilège du masculin⁸¹. Ainsi, bien que leur corps soit cloué au sol, leur esprit, lui, peut s’envoler. Il transcende le plafond invisible qui

⁷⁷ Edmond Rostand, « Le cantique de l’aile », *Le Cantique de l’aile*, Paris, Librairie Charpentier et Fasquelle, 1922, p. 15. En ligne : <https://archive.org/stream/lecantiquedelail00rostoift#page/n7/mode/2up>, consulté le 20 mars 2018.

⁷⁸ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 135.

⁷⁹ Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 280.

⁸⁰ Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 158.

⁸¹ Voir Griselda Pollock, *op. cit.*, p. 259.

s'étend au-dessus de leur tête et leur permet de vivre, par procuration, l'expérience de l'envol, alors synonyme de liberté et d'émancipation. Ces représentations témoignent bien des tensions qui subsistent entre la volonté des femmes de participer à la modernité en volant à leur tour et la société qui souhaite plutôt les garder sur terre, là où il est plus facile de les contrôler : « *This tension between women's longing for freedom and transcendence and the social pressures for them to remain grounded became one of the central themes in early-twentieth-century representations of women and aviation*⁸² ». De la même manière, l'héroïne d'Elsa Triolet est coincée entre deux mondes. Elle aspire à la transcendance, mais est sans cesse ramenée à la réalité de son existence immédiate, à une forme d'immanence : « [J]e vis déjà à moitié dans la réalité des astres et de l'infini, et voilà que je glisse sur une merde » (*L-P*, 142). Ici-bas, ses amants cherchent à la retenir, l'implorant de les aimer en retour, l'attachent à cette terre qu'ils ne peuvent quitter ; mais c'est là-haut que Blanche cherche des réponses, comme elle l'explique elle-même dans une lettre adressée à son mari. Datée du 15 mars 1957, elle arrive avec un an de retard et tombe ainsi entre les mains de Justin Merlin :

Mais quand nous irons dans le bleu chercher le feu du ciel, peut-être alors, s'il y a un bon Dieu, le ciel nous tombera-t-il sur la tête. [...] Peut-être serai-je le pauvre petit Icare qui tombe et disparaît dans l'eau ou le sable, parmi l'indifférence générale... [...] Tant pis, j'aurai essayé. Je suis un pilote d'essai. / Mon ami, en attendant l'autre voyage, ne m'en veuillez pas de vous abandonner pour celui-là. [...] De là [le désert du nord de l'Afrique], j'irai où je pourrai. Il me faut savoir... Sans quoi j'aurais trop peur. Trop, trop peur, affreusement peur » (*L-P*, 142-143).

Ni les dangers, ni la peur terrible qui la ronge, ni la crainte de connaître le même destin qu'Icare ne peuvent empêcher Blanche de reprendre la route du ciel, de repousser ses limites, seule manière de panser son « cœur malade » (*L-P*, 143)⁸³. Et pour ce faire, c'est auprès des étoiles et non des hommes qu'elle cherche du réconfort. Pendant qu'eux se languissent au sol, rêvant du jour où l'aviatrice perdra ses ailes, Blanche s'envole pour la lune, pour ce « Luna-Park dans l'espace infini, avec les carrousels des planètes, les tirs des comètes, les étoiles qui se télescopent, les montagnes russes des montées et descentes vertigineuses... » (*L-P*, 162).

⁸² Julie Wosk, *Women and the Machine*, *op. cit.*, p. 158.

⁸³ « Il y a votre terrible expérience, votre cœur, et le gouffre où vous voulez coûte que coûte vous engloutir. » (*L-P*, 94), « Elle, qui risque sa vie, comme un homme... Une vraie femme. Avec son cœur brisé » (*L-P*, 65).

Quand les femmes s'installent derrière le manche à balai de leur appareil, elles forcent ainsi la main des artistes. C'est au tour des hommes de jouer les admirateurs, d'être follement épris de ces femmes d'exception qui sont fiancées à leur sport. Dans *Luna-Park*, Blanche Hauteville fait non seulement battre le cœur d'un journaliste, d'un poète, d'un homme d'État et d'un physicien, mais elle parvient également à charmer Justin Merlin, qui s'éprend peu à peu de l'aviatrice, au fil de ses lectures, s'imprégnant des sentiments exprimés par autrui. Il se plaît à imaginer, à défaut de détenir une photographie de l'aviatrice, l'apparence de Blanche : « Il essaya de se l'imaginer, cette Blanche... Une femme or et argent. Une sportive. En combinaison de pilote, le casque cachant et l'or et l'argent, comme une coiffe de religieuse qui ne laisse apparaître que le visage rose, les sourcils nets... » (*L-P*, 65). Difficile de ne pas voir l'influence, dans le portrait que trace Justin Merlin, des photographies d'aviatrices des premiers temps. Le port de la combinaison de pilote et du casque étaient d'usage dans les portraits, tant en France qu'ailleurs. Aviateurs et aviatrices se vêtissaient de leur uniforme de pilotage lorsqu'ils prenaient fièrement la pose devant leur appareil, puisque cela participait d'une mise en scène de soi. De plus, dans l'imagination du réalisateur, Blanche Hauteville porte les cheveux courts à la façon d'Amelia Earhart (**fig. 106**), et possède la beauté d'une Hélène Boucher : « C'est Blanche qui avait les pieds les plus adorables du monde, et des yeux gris, deux planètes jumelles, et des os parfaitement beaux » (*L-P*, 106). Abandonnée à la fantaisie de Justin, la « Dame Blanche » (*L-P*, 179) a toutes les caractéristiques des pionnières des Années folles. À la fin du récit, le réalisateur est si épris de l'extraordinaire propriétaire de son logis qu'il décide de lui consacrer son prochain film, rappelant ainsi les liens qui unissent, depuis leurs débuts, le cinéma et l'aviation, le premier ayant permis à la figure de l'aviateur d'entrer dans la légende⁸⁴. Comme le prouve le cas exemplaire de *Luna-Park*, deux grands thèmes sous-tendent les récits centrés sur des figures de pilotes ; d'un côté, la mort, qui est toujours là en attente, présence latente et invisible, et d'un autre, l'amour, celui que les admirateurs portent à l'aviatrice, mais aussi celui que la femme porte à son sport. C'est donc sous l'égide d'Éros et de Thanatos que la troisième *fugitive* trace son chemin.

⁸⁴ Voir Pascal Ory, *La légende des airs*, *op. cit.*, p. 59.

17.2 Une figure sacrificielle

Quand ils naviguent sur des eaux houleuses, les marins craignent certes la tempête, mais plus encore le chant mélodieux des sirènes, nous apprend Homère dans *L'Odyssée* ; trompeur, maléfique, mortel surtout, il incite les hommes à se jeter à la mer, là où les abysses attendent avec impatience leur nouvelle victime. Si les profondeurs de la terre constituent une menace, il en va de même des plus hautes sphères ; de nombreux aviateurs succombent à l'appel du ciel et se sacrifient, corps et âme, en son nom. Afin d'interroger cette question, deux œuvres sont convoquées, soit *Christopher Strong*, un long-métrage de 1933 réalisé par Dorothy Arzner et mettant en vedette Katharine Hepburn⁸⁵, ainsi que *Women with Wings*, un roman de l'Américaine Genevieve Haughen. Ces œuvres, par la manière dont elles se répondent, l'une associant le sacrifice à un destin malheureux, l'autre à une fin heureuse, fonctionnent à la manière d'un diptyque. À deux, elles témoignent des forces contradictoires qui animent l'imaginaire aérien. Car il semble que l'avion, le plus souvent, élève ses fidèles jusqu'aux cieux pour mieux les faire tomber...

Là est le sort que connaît Cynthia Darrington dans *Christopher Strong*⁸⁶. S'il apparaît pertinent de convoquer une œuvre cinématographique, c'est d'une part pour pallier le manque d'œuvres écrites consacrées à l'aviatrice, celle-ci étant rarement issue de l'esprit des écrivains, à l'inverse de la cycliste ou de l'automobiliste, mais également pour souligner l'influence du cinéma sur le domaine de l'aviation au début du XX^e siècle. Tous deux nés à la Belle Époque, tous deux de puissants symboles de la modernité⁸⁷, la technologie aérienne et celle du cinéma étaient faites pour s'entendre ; leur union était écrite dans les étoiles. En l'avion, Hollywood découvre un objet de fascination susceptible d'attirer les foules dans ses salles⁸⁸ et dans le

⁸⁵ Le film, réalisé par Dorothy Arzner – l'une des seules femmes réalisatrices à travailler à Hollywood dans les années 1930 – est adapté d'un roman de Gilbert Frankau (1884-1952), publié en 1932. N'ayant jamais été rééditée, cette œuvre m'apparaissait offrir un traitement plus intéressant de l'aviatrice dans sa version cinématographique, en cela que Dorothy Arzner et sa scénariste, quoiqu'elles conservent la conclusion originale du texte de Frankau, retravaillent le texte et jettent un nouvel éclairage sur le thème du sacrifice. Voir Robert Wohl, *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven, Yale University Press, 2005, p. 284.

⁸⁶ Dorothy Arzner [réalisatrice], *Christopher Strong*, 78 minutes, 1933, RKO Radio Pictures.

⁸⁷ Voir *ibid.*, p. 112-113.

⁸⁸ Voir *ibid.*

septième art, le domaine aéronautique voit un média capable de mettre en scène ses exploits, de populariser ses héros, d'immortaliser sa légende. Pour ce faire, les réalisateurs misent sur des émotions fortes en faisant vivre à leurs personnages de grandes joies et de grandes peines, à l'instar des héros de tragédies. Tout est vécu par les pilotes avec une rare intensité, ceux-ci consacrant à l'amour la même énergie qu'ils déploient dans leur sport.

C'est un triple sacrifice auquel se prête le personnage féminin dans *Christopher Strong* ; de nom, de métier, et même d'existence. Tout d'abord, l'on remarque que c'est le nom du personnage masculin, interprété par Colin Clive, qui donne à l'œuvre son titre. Un choix surprenant, considérant que c'est autour de l'aviatrice que s'articule l'intrigue, l'homme représentant un ressort dramatique, un élément perturbateur de l'existence féminine, plus qu'un être doté d'une véritable épaisseur psychologique. En tant que simple mécanisme nécessaire à l'articulation de l'histoire, Christopher Strong fait pâle figure face à la rayonnante Katharine Hepburn qui, bien qu'elle n'en soit qu'à sa deuxième apparence au cinéma, vole déjà la vedette. Les multiples affiches produites pour le long-métrage en témoignent, elles qui annoncent, en gros caractères : « *Christopher Strong with Katharine Hepburn* ». Il y a bien quelque chose de paradoxal dans cette accroche ; contrairement à ce que laisse entendre le titre, c'est l'actrice qui détient l'ascendant sur sa co-vedette. Sur les affiches, quoiqu'ils apparaissent le plus souvent ensemble, dans une pose trahissant les rapports amoureux qui les unissent (**fig. 107**), Christopher et Cynthia n'interpellent pas l'attention du spectateur de la même façon. Ainsi, en tant qu'observateur, on en oublie presque la présence de l'homme, tant le regard jeté par Katharine Hepburn, d'une rare intensité, interpelle. Dur, déterminé, intimidant surtout, tels sont les qualificatifs qui permettent de décrire le visage de Cynthia (**fig. 108**). Là n'est pas le doux visage d'une jeune femme amoureuse, mais plutôt celui d'une aviatrice prête à affronter les tempêtes. Tout concourt à faire de Cynthia le point d'intérêt de la composition ; le nom de son interprète en gros caractères, sa présence au premier plan et, surtout, le fait que le regard de l'homme soit tourné vers elle, ce qui incite le spectateur à l'imiter. Un message contradictoire, qui place tantôt l'homme au centre de l'histoire en raison du titre donné à l'œuvre, tantôt la femme en raison de la place qu'elle détient dans les compositions publicitaires, se trouve au cœur même du récit et se déploie à divers niveaux, phénomène souligné par Robert Wohl :

*Like so many Hollywood films of the period dealing with women, this picture sends conflicting messages and ultimately surrenders to the wisdom of convention. In the process of providing the resolution that Hollywood's moral code demanded, however, the female writer and director of this unusual film found ample occasion to call into question the prevailing social and sexual practices of the time*⁸⁹.

Christopher Strong est une œuvre complexe, non pas en termes d'intrigue, celle-ci étant conventionnelle et prévisible, mais plutôt par les messages qu'elle envoie indirectement au spectateur et, en cela, reflète habilement la position difficile occupée par les aviatrices dans la société. Adulées, ces figures n'en demeurent pas moins marginales, ce qui les pousse souvent à faire des choix difficiles. Ainsi, en plus de son nom, c'est son métier auquel doit renoncer l'héroïne du film. Pour bien comprendre les circonstances entourant cette décision, il apparaît logique de présenter les analyses en suivant l'ordre chronologique du film, puisque cela permet de placer les péripéties en contexte.

Quand s'ouvre le long-métrage, la jeune aviatrice Cynthia Darrington est déjà célèbre, et c'est la page couverture du *Daily Mirror* qui la présente sous ce jour favorable, le journal ayant placé la pilote à la une : « *Lady Cynthia Darrington again victor* ». Les photographies qui accompagnent ce faux article, qui ont également été utilisées pour faire la promotion du film, imitent en tous points les portraits d'aviatrices produits à l'époque. Dans l'une d'elles (**fig. 109**), Katharine Hepburn apparaît dans le cockpit d'un avion, coiffée d'un casque de cuir et de lunettes de protection qui sont relevées sur le front, afin de découvrir le visage. Il importe en effet que ses traits maquillés soient visibles, question de préserver une certaine dose de féminité, les cheveux étant entièrement cachés par le casque : « *Goggles [...] long continued to present a problem because of the way they obliterated facial attributes so closely identified with femininity and the "crowning glory" of the hair*⁹⁰ ». Cette image rappelle de manière frappante une photo d'Amelia Earhart (**fig. 110**), dans laquelle l'aviatrice prend la pose dans la cabine de pilotage de son appareil ; à demi souriante, coiffée elle aussi d'un bonnet de cuir qui couvre ses cheveux, signe distinctif du féminin, elle touche du bout des doigts le collier de

⁸⁹ Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*, op. cit., p. 284.

⁹⁰ Barbara Burman, « Racing bodies : dress and pioneer women aviators and racing drivers », *Women's History Review*, vol. 9, n° 2, 2000, p. 313. En ligne : <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09612020000200243>, consulté le 13 octobre 2014.

perles qu'elle porte autour du cou, accessoire qui trahit un semblant de coquetterie chez l'aviatrice. Dans une autre image promotionnelle (**fig. 111**), Hepburn prend la pose à côté d'un avion, vêtue d'un casque en cuir, d'un imperméable et de pantalons. À l'instar de la bicyclette et de l'automobile, l'aviation favorise une forme d'androgynie vestimentaire, hommes et femmes revêtant le même costume pour piloter. Ces images, en imitant les codes des représentations de véritables aviatrices, favorisent le rapprochement dans l'esprit des spectateurs entre Cynthia et des femmes comme Amelia Earhart, Amy Johnson, ou même Elinor Smith ou Ruth Nichols, ces deux dernières étant évoquées dans l'œuvre de Gilbert Frankau⁹¹. Ainsi, avant même sa toute première apparition dans le film, Cynthia Darrington possède déjà, grâce à un phénomène de transfert, les qualités de la « femme moderne » : on l'imagine être déterminée, courageuse, forte, indépendante, anticonformiste même, ce que le choix de Katharine Hepburn comme interprète renforce, l'actrice étant connue comme une éclectique à Hollywood. Et cette intuition voulant que l'aviatrice soit une figure à part se révèle bien fondée lorsqu'elle est enfin donnée à voir. Sa première apparition dans le long-métrage s'effectue au volant d'une automobile (**fig. 112**) et la jeune femme est coiffée d'un béret que l'on imagine être rouge, comme celui de Monique Lerbier dans *La Garçonne*. À l'instar de nombreuses *fugitives*, dont l'emblématique Albertine, elle apparaît d'abord sous le signe de la vitesse ; installée au volant d'une voiture décapotable, Cynthia se lance dans une course impromptue avec Christopher Strong, qui conduit une motocyclette. La chute de ce dernier, qui marque la victoire de Cynthia, constitue le moment où les futurs amants se rencontrent : l'accident pousse l'aviatrice à offrir à l'homme une place dans son bolide, pour le raccompagner à son domicile. Deux astres, dont l'un brille plus que l'autre, entrent en collision dans cette automobile. Les événements qui suivent s'enchaînent à une vitesse alarmante jusqu'à la catastrophe finale. Ainsi, il y a quelque chose de prémonitoire dans la conversation qui se tient dans le véhicule au début du film. À Cynthia, qui lui demande : « *Am I going fast ?* », Christopher répond : « *Very* », et par ces paroles est scellé leur destin.

C'est ainsi que Cynthia Darrington, figure associée à la jeunesse, l'énergie, l'aventure, fait son entrée dans l'univers réglé de Christopher Strong, un homme marié dont la propre fille

⁹¹ Voir Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*, op. cit., p. 284.

éprouve de l'admiration pour l'aviatrice. Force perturbatrice, la pilote appartient à un tout autre univers que celui de son amant. Peut-être est-ce précisément la singularité de Cynthia qui le fascine, l'attire, lui qui mène une existence banale. Comme pour ses collègues masculins, c'est par ses talents que l'aviatrice séduit d'abord ; les exploits qu'elle accomplit, les dangers qu'elle affronte, l'attitude téméraire dont elle fait preuve en s'envolant, tout cela contribue à son éthos. Dans l'une des scènes marquantes du film, c'est en exploitant précisément son caractère aérien que s'effectue la séduction, au point où s'expriment pour la première fois les sentiments de Christopher à son égard. Jouant sur les différentes figures associées à l'envol, Katharine Hepburn apparaît vêtue d'une longue robe argentée, d'une cape relevée d'un haut col et, enfin, d'une capuche surmontée de deux antennes (**fig. 113**). Ce déguisement se présente comme un amalgame des diverses tendances qui marquent le monde de la mode dans les années 1930. À l'époque, les couturiers comme Madeleine Vionnet en France font renaître l'Antiquité en habillant leurs modèles de robes fluides et de drapés qui évoquent les statues grecques et romaines⁹². La mode se fait révélatrice des formes féminines, ce qu'accroît une autre tendance, celle pour les tissus scintillants⁹³ qui captent la lumière. Séduisant et provocateur, ce costume donne à Cynthia des allures de « mascotte de radiateur » ; à la façon de la statuette qui orne le capot des automobiles Rolls-Royce, la robe lamée portée par Katharine Hepburn crée l'effet d'un métal liquide, qui aurait été fondu à même le corps de l'actrice, alors que la cape évoque une paire d'ailes. En plus de rappeler l'œuvre créée par le sculpteur anglais Charles Robinson Sykes, le déguisement de Cynthia évoque un insecte participant de l'imaginaire des *fugitives*, le papillon. Déjà présent dans les représentations du cycle, mais également dans le monde du cirque et du spectacle, que l'on pense aux danses lumineuses de Loïe Fuller ou à celles de Lulu dans le roman éponyme qui s'en inspirent, le papillon prend dans le domaine aérien sa pleine mesure. Symbole de légèreté et de vitesse, deux caractéristiques constitutives de la *fugitive*, il donne son nom à une série de modèles

⁹² Voir Agnès Saint-Laurent, « Classicisme », *Fashion. La mode à travers l'histoire*, Londres, Dorling Kindersley, 2012, p. 276.

⁹³ Voir Agnès Saint-Laurent, « 1930-1939 : Des robes scintillantes », *Fashion, op. cit.*, p. 274.

d'avions qui ont été extrêmement populaires dans l'entre-deux-guerres⁹⁴. En se déguisant ainsi en phalène d'argent (« *silver moth* »), Cynthia fait directement référence à son statut d'aviatrice. La couleur argentée de sa robe évoque la carlingue d'un avion, comme si celui-ci avait pris forme humaine. D'une certaine manière, le déguisement de Cynthia exprime sa passion pour l'avion, trahit son goût pour la vitesse, la liberté et le danger. L'on peut même se surprendre que cette image n'ait pas été retenue sur l'affiche du film (**fig. 114**), sur laquelle on peut lire : « *Higher and higher ! Faster and faster ! She gave herself to the great god Speed, and tried to run away from the fires within her !* ». J'insisterai sur le dernier passage de cette citation, qui traduit l'esprit de la *fugitive* ; si Cynthia s'est donnée au dieu de la vitesse, c'est pour échapper à la passion qui brûle en elle. À la complexité de la vie terrestre, elle préfère la simplicité du ciel. La fuite, constitutive de l'imaginaire de la *fugitive*, prend ainsi la forme d'un mouvement ascensionnel. Figure évasive par nature, elle séduit précisément parce qu'elle échappe à une forme de capture, ce que laisse entendre cette réplique de Christopher Strong : « *So that I could be sure you wouldn't fly out through a window and disappear forever* ». L'homme exprime dans ce passage un sentiment qui imprégnait déjà le narrateur de *La Recherche* : un désir de possession, car freiner la *fugitive* est une manière de s'assurer son affection. Quand elle transperce les nuages, bravant le vent et l'orage, Cynthia échappe à Christopher tout autant qu'Albertine à Marcel, lorsqu'elle filait dans son caoutchouc sous la pluie de Balbec. Ainsi, à la crainte qu'il lui exprime, celle de la voir se dérober à jamais, Cynthia répond en commettant un geste en accord avec sa nature fuyante. Elle reprend la route du ciel et se lance dans un raid aérien qui l'amène de Tokyo à San Francisco, là où elle est accueillie par une foule en liesse et paradée dans les rues de la ville à la manière d'une célébrité. À son retour, ce ne sont pourtant pas des félicitations qu'elle reçoit, l'amant réitérant plutôt son désir de la voir se poser de manière définitive : « *Never take such risk again* ». Mais la femme ne renonce pas si facilement à ses rêves et répond à Christopher, dans les bras duquel elle s'est blottie : « *I must and you must let me [...]. Promise me you will always let me do what I want to do* ». La nature indépendante de l'aviatrice prend le dessus, mais les

⁹⁴ Conçus par Geoffrey de Havilland, pionnier de l'aviation britannique, les « Havilland Moth » étaient une série d'avions légers, de types sportifs et militaires, qui se déclinaient sous différents modèles, tels que « Gipsy Moth », « Tiger Moth », « Giant Moth » ou « Hawk Moth ».

événements qui suivent laissent croire que la demande de l'amoureux a fait son chemin dans l'esprit de la jeune femme. L'intrigue prend alors une tournure surprenante : l'histoire est propulsée un an après la scène des retrouvailles entre les deux amants. Au cours de cette ellipse temporelle, l'existence de l'aviatrice a été complètement transformée, celle-ci ayant effectué un virage à 180 degrés. Depuis son triomphe à San Francisco, elle n'est jamais retournée dans le cockpit de son avion. Sans qu'aucun indice ne laisse présager cette décision contradictoire, la femme a procédé à un deuxième sacrifice, celui de son métier : « *Yes, I've given up all that* ». Il s'agit d'une décision que déplore l'un de ses admirateurs : « *I'm sorry, you had the instinct of a pionner. Did you gave up courage ?* ». Même les différentes affiches créées pour le film dépossèdent Cynthia de son statut d'aviatrice. Une seule d'entre elles (**fig. 115**) la présente dans le cockpit de son avion, les autres ne lui accordant même pas l'uniforme réservé aux pilotes, costume qui aurait pu indiquer sa qualité d'aviatrice et son statut d'exception. Les images promotionnelles présentent ainsi le long-métrage à la manière d'un mélodrame plutôt que de miser sur l'imaginaire aérien, qui est pourtant alors en vogue. Le choix de l'aviatrice, malgré tout, étonne : au fil d'un entretien avec Christopher, l'on découvre que c'est par amour pour ce dernier que Cynthia Darrington a renoncé à ses ailes, un choix qui lui pèse. Mais rester au sol n'est pas la garantie que l'on puisse survivre à l'orage. Peu à peu, le désespoir et la tristesse conquièrent le cœur de la pilote, celle-ci regrettant l'époque où elle passait des jours heureux avec son premier amant, le ciel : « *I only know I want to go up again. I want to break records. I want to train hard, and not even drink all the time. I want to get up at dawn and smell the field in the morning air, not mind getting oils in the hair and on my hands* ». Or, ce ne sont ni le désir de gloire ni la volonté de battre un record d'altitude⁹⁵, comme elle l'a toujours souhaité, qui la pousse à s'envoler pour une dernière fois. Ayant appris qu'elle est enceinte⁹⁶, ayant subi les foudres de la fille de Christopher à laquelle ont été révélées les infidélités de son père, Cynthia prend une décision qui implique à nouveau l'idée du don de soi. Ne voulant pas ruiner l'existence de Christopher, l'aviatrice se suicide aux commandes de son avion, gardant ainsi la promesse faite à son amant : « *I'd rather die than*

⁹⁵ « *I won't be really happy until I got that altitude record* ».

⁹⁶ Le spectateur prend connaissance de la grossesse de Cynthia à travers cette réplique sybilline, que la jeune femme adresse à son amant : « *I went to the doctor, he told me not to fly darling [...] but not because of my heart* ». Or, ce Christopher Strong ne découvrira jamais la véritable teneur de ses propos.

hurt you ». Ce troisième sacrifice, par lequel Éros retrouve Thanatos⁹⁷, occupe tout le dénouement du film, qui se déroule à l'intérieur de l'espace confiné et étouffant du cockpit, ce qui permet à la caméra de capter la détresse psychologique de l'héroïne dans toute sa force (**fig. 116**). Au cours de cette séquence, qui s'étire sur près de cinq minutes, aucune parole n'est prononcée, aucune musique ne vient masquer le bruit assourdissant du moteur. Des images de l'altimètre, qui rendent compte de la hauteur prise par l'avion, s'intercalent avec des plans rapprochés de l'aviatrice, sur le visage duquel se lit la souffrance et la douleur, mais jamais la peur. Lorsqu'il atteint 35 000 pieds, l'avion tombe en vrille et s'écrase brutalement sur la piste d'atterrissage. Elsa Triolet avait raison. Icare est femme.

Son nom, sa carrière, sa vie, Cynthia a tout sacrifié pour Christopher qui, après la tragédie, s'envole pour l'Amérique avec son épouse. Tout est rentré dans l'ordre : l'ordre social, la mort de l'aviatrice apparaissant, dans une société qui la considère comme une anomalie, la juste conséquence d'une vie menée en dehors des bornes imposées par la doxa⁹⁸, l'ordre familial également, puisque la maîtresse, figure perturbatrice de l'union conjugale, figure tentatrice surtout, disparaît. De Cynthia, il ne reste qu'un monument, érigé à sa mémoire. La conclusion du récit, quoiqu'elle marque le retour à la convention⁹⁹, apparaît comme paradoxale : « *[The] impression the film leaves is that of a highly unconventional woman, played in a thoroughly unconventional way by a woman of ambiguous sexual identity, who is devoted to the "god of speed" and lives according to the non-female principle that courage conquers everything, even love*¹⁰⁰ ». Entre l'attitude et les agissements de Cynthia, le fossé se creuse au fil des scènes. La jeune pilote a tout de la femme moderne ; les cheveux courts, la silhouette androgyne qu'accentue son apparence vestimentaire (**fig. 117**), elle dont la garde-robe se constitue essentiellement de cols roulés, de pantalons, de tailleurs, de vestons de cuir et d'uniformes de pilotage. À cette élégance sobre s'ajoutent d'autres caractéristiques qui accentuent sa nature singulière, telles que sa manière de se mouvoir, de s'asseoir, les regards

⁹⁷ Cette réunion des opposés est exprimée à deux reprises dans le film. D'abord, Cynthia affirme : « *Courage conquers death* », puis, dans la lettre qu'elle laisse à son amant, elle affirme : « *Courage can conquer even love* ».

⁹⁸ Voir Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*, op. cit., p. 284.

⁹⁹ Voir *ibid.*, p. 285.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 285.

provocateurs qu'elle jette, son insatiable désir de (s'en)voler¹⁰¹. À l'instar de Robert Wohl, on s'étonne qu'une telle femme puisse sombrer, se perdre, s'oublier dans une relation amoureuse qui est condamnée dès le départ. Or, en la mort, l'aviatrice hérite d'un destin généralement réservé aux hommes, la mort en vol étant considérée comme un geste héroïque :

Dans ce cadre, le schème moteur de la poétique de l'aviation est évidemment celui de l'ascension, agi par un aviateur dont le seul souci, en règle générale, est de s'extraire du cloaque misérable dans lequel le retient sa nature charnelle pour s'évader vers l'azur, quitte à y disparaître, et peut-être suivant la pulsion mortifère de s'y fondre à jamais¹⁰².

Cynthia Darrington ne meurt pas sans un dernier coup d'éclat. Avant sa chute fatale, elle parvient à battre un record d'altitude, s'assurant ainsi de passer à la légende.

Entre ici-bas et là-haut, l'esprit de la pilote balance. Figure sacrificielle, l'aviatrice est confrontée à un choix difficile ; si elle écoute la voix de l'amour, elle est condamnée à rester au sol, si elle répond à l'appel du ciel, elle doit affronter la mort qui guette, toujours, le héros aveuglé par son hybris. Nichée au cœur de ces récits se trouve ainsi une « opposition entre l'envol [de l']aviateur et les liens charnels, c'est-à-dire, fondamentalement, entre le terrestre et le céleste, ou mieux, entre le matériel et le spirituel¹⁰³ ». À l'instar du mythe d'Icare, *Christopher Strong* met en scène l'envol sous le mode de la fuite ; l'aviatrice tente d'échapper à sa prison de chair en s'installant aux commandes de son avion, aveugle aux dangers qu'elle court. Ainsi, plus que la tempête, l'accident ou la chute, c'est son avion lui-même que doit craindre la professionnelle de l'air. Maîtresse jalouse et possessive¹⁰⁴, cette machine volante demande à ses pilotes une fidélité exclusive. En son nom, elle exige qu'on lui sacrifie tous les rivaux qui l'empêcheraient d'occuper, seule, l'esprit du pilote. Jouant bien ce rôle de divinité au rang duquel les contemporains l'ont élevée, elle demande des offrandes en son nom et ce sont les pilotes qui en souffrent. Dans le cœur des aviatrices, il ne peut y avoir de place que pour la passion du vol.

¹⁰¹ Voir Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*, *op. cit.*, p. 284.

¹⁰² Olivier Odaert, *op. cit.*, p. 309.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 305.

¹⁰⁴ Voir Pascal Ory, *La légende des airs*, *op. cit.*, p. 88.

17.3 Les Trois Harpies

Entre les mortels et les dieux, les amours ne peuvent être que tumultueuses ; les premiers appartiennent à la terre, les seconds au domaine des cieux. Dans *Christopher Strong*, c'est cette situation qui est précisément à l'origine des conflits, l'aviatrice étant liée à un homme étranger au monde de l'aviation. Certains auteurs et illustrateurs, afin de contourner cette situation, conçoivent des personnages qui partagent une même passion pour l'envol. Dans les aérodromes, sur les pistes d'atterrissage, à la sortie des hangars et parmi les nuages, aviateurs et aviatrices se croisent, se rencontrent, se fréquentent. Leurs relations s'incarnent à la fois sur le mode de la rivalité et de l'amitié ; si le ciel est, certes, un champ de bataille, le lieu d'une lutte pour la victoire et la gloire, il constitue également une piste de danse, où hommes et femmes s'adonnent à un spectaculaire ballet aérien. Ainsi, si les rapports hommes/femmes se jouent sur le mode de la compétition, les aviatrices s'imposant sur un terrain masculin, ils prennent également la forme d'une conquête, qui coïncide avec celle que les aviateurs et les aviatrices mènent dans les airs. L'avion devient prétexte à la rencontre, pour ne pas dire à la collision, entre les sexes.

Le roman *Women With Wings. A Novel of the Modern Day Aviatrix* (1935) n'échappe pas à cette tendance. Écrite par Geneviève Haugen, l'œuvre a été adaptée en 1939 au cinéma par les studios de la Twentieth Century Fox sous le titre *Tail Spin*¹⁰⁵. Malgré la participation de l'auteure à titre de consultante, le film s'écarte considérablement du texte original. Il convient de souligner que l'auteure elle-même a été une aviatrice, celle-ci ayant obtenu son brevet de pilotage à l'âge de vingt ans et ayant fait partie du groupe de femmes-pilotes appelées les *Ninety-Nines*. Fondée en 1929, cette organisation encore active aujourd'hui peut se vanter d'avoir eu Amelia Earhart comme première présidente¹⁰⁶. L'œuvre de Haugen s'inscrit dans cette idée de communauté, celle-ci étant articulée non pas autour d'une, mais bien de trois aviatrices. Bobbe Lang, Babe Manning et Johanne Spencer se spécialisent dans le domaine du divertissement, puisqu'elles accomplissent ensemble des danses célestes devant

¹⁰⁵ Del Ruth, Roy [réalisatrice], *Tail Spin*, 84 minutes, 1939, Twentieth Century Fox.

¹⁰⁶ Voir <http://www.library.ucla.edu/blog/special/2016/07/21/genevieve-haugen-woman-with-wings> et <https://www.ninety-nines.org/our-history.htm>, consulté le 1^{er} août 2018.

public. Si ce métier spectaculaire constitue une manière de subvenir à leurs besoins, il leur permet également de prouver que les aviatrices, quoiqu'elles soient des « oiseaux rares », ont bien leur place dans le milieu : « *We are a species of rara avis – genus aviatrix, – and we've got to shatter the world's prejudice that women can't fly. What higher aim can I propose ?* »¹⁰⁷ ». Afin de s'assurer d'attirer l'attention de la foule dans un univers extrêmement compétitif, les trois pilotes se sont donné un nom de scène qui peut apparaître, au premier abord, comme péjoratif, soit les « Trois Harpies » (« *The Three Harpies* », *WW*, 11). Si le terme peut évoquer, dans le langage commun, une femme déplaisante, c'est au sens antique que renvoie clairement Bobbe Lang lorsqu'elle surnomme ainsi la troupe : « *[The Harpies] were winged monsters of legendary fame. They had women's faces, and sharp claws* » (*WW*, 11) Monstres de la mythologie grecque caractérisés par leur corps d'oiseau surmonté d'une tête de femme, ces figures apparaissent notamment dans le récit de la Toison d'Or, où elles attaquent les Argonautes de leurs griffes acérées. Rapides comme le vent, elles ne laissent derrière elles qu'une odeur abominable¹⁰⁸. Ces trois sœurs, appelées Aello, Ocypète et Celaeno, sont ainsi associées, d'une part, à l'idée de l'envol, puisqu'il s'agit de créatures ailées, mais également à celle de la vengeance, Zeus les ayant utilisées pour tourmenter le devin Phineus, roi de Salmydessos, en châtiment des mauvais traitements infligés à ses fils. Le choix de ce surnom par le groupe apparaît intéressant pour différentes raisons ; bien sûr, il permet d'évoquer le caractère aérien de la troupe formée par Lang, Manning et Spencer, de renvoyer à leur manière de fendre les nuages comme des aigles prêts à foncer sur leurs proies, mais il témoigne aussi du caractère bien trempé des trois femmes, qui sèment le désordre parmi les hommes du récit, comme les Harpies répandant la terreur sur leur passage. Enfin, il permet de souligner les liens étroits qui les unissent, cette idée de communauté précédemment évoquée : « *Here's to The Three Harpies. Together we fly, – divided we fall* » (*WW*, 11). Cette devise apparaît à deux reprises dans l'œuvre à des endroits significatifs, soit l'incipit et l'excipit. Au cours du roman, les différentes mésaventures amoureuses vécues par les trois pilotes créent une scission au sein du groupe. Clouées au sol, séparées les unes des autres, les

¹⁰⁷ Genevieve Haugen, *Women With Wings. A Novel of the Modern Day Aviatrix*, Los Angeles, The Ganesha Publishers, 1935, p. 10. Désormais abrégé en *WW*, suivi du numéro de page.

¹⁰⁸ Edith Hamilton, *La mythologie. Ses dieux, ses héros, ses légendes*, Marabout, 1997 [1940], p. 153-154.

héroïnes ne retrouvent véritablement le bonheur que lorsqu'elles recommencent à voler ensemble : « *“Watch them closely, folks ! The Three Harpies are putting on a show which puts the men to shame. This is the finest woman's stunt team in the country”* » (WW, 287). Ainsi, quoique le récit se clôt sur des femmes devenues épouses et mères, là n'est pas la raison pour laquelle il s'agit d'une fin heureuse. Car toujours, la passion du vol doit être plus forte que l'attachement aux choses terrestres : « *As for you, Babe, you made the mistake of letting a man take the place of your flying* » (WW, 288). L'avion ne permet pas les compromis ; il faut lui être fidèle avant tout. Y renoncer ne peut être qu'une erreur, comme l'apprennent à leurs dépens les aviatrices dans l'œuvre.

L'aviation et l'amour ne font pas bon ménage. Ainsi Johanne Spencer déclare à ses amies que le mariage est la meilleure façon de ruiner une carrière, l'ambition devant, chez la femme, toujours l'emporter sur la passion¹⁰⁹. La carrière de pilote semble incompatible avec les rôles féminins, au point où il apparaît nécessaire à l'aviatrice de renoncer à ceux-ci afin de s'assurer la réussite. En cela, Genevieve Haughen récupère et déplace un motif présent dans l'imaginaire aérien. Dans plusieurs récits centrés autour d'aviateurs, comme c'est le cas des *Chevaliers de l'air* (1923) de Louise-Faure Fauvier, ce sont les femmes qui sont considérées comme un obstacle à l'accomplissement de la destinée de l'aviateur¹¹⁰. Elles apparaissent comme une menace, une force perturbatrice au sein de l'univers réglé et homogène des pilotes, ce qui explique qu'elles en sont fréquemment expulsées¹¹¹. Ce serait même pour échapper à l'univers domestique, c'est-à-dire à l'existence rangée, casanière et monotone que représente dans l'imaginaire l'union conjugale¹¹², que les hommes s'envoleraient, l'avion constituant pour eux une échappatoire et le célibat, le sacrifice nécessaire à l'obtention de la gloire et de la célébrité. L'aviateur s'apparente en cela à la figure du saint ou du moine, puisqu'il « renonce à l'aisance matérielle, à la sécurité et au confort bourgeois¹¹³ » au nom du ciel. Les œuvres qui

¹⁰⁹ « *Marriage is a sure way to wreck a career.* » (WW, 31), « *Ambition came first, and love came second, but love was nonetheless vital to happiness. Then why should she hate the thought of losing Raoul ?* » (WW, 69), « *Hereafter ambition comes first. I am thrusting romance out of my life. It is all an illusion* » (WW, 119).

¹¹⁰ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 280.

¹¹¹ Voir Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*, *op. cit.*, p. 152.

¹¹² Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 280.

¹¹³ Claude d'Abzac-Epezy, « Les héros de l'air. Figures et nouveaux modèles de masculinité dans la première moitié du 20^e siècle », dans Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger (dir.), *op. cit.*, p. 38-39.

convoquent cette idée respectent ainsi « la ligne de division entre un monde viril de progrès, de conquête, de force et de danger et un monde féminin de tranquillité et de sécurité¹¹⁴ ». Haughen, au contraire, place la domesticité du côté de l'homme et le progrès du côté de la femme, celle-ci devant rester célibataire de façon à accomplir ses rêves. Dans ce contexte, les personnages masculins se transforment en dangereux séducteurs, dont les charmes apparaissent comme un frein à l'accomplissement des rêves des aviatrices. Si elles s'éprennent d'eux, les trois héroïnes connaîtront le même destin que les hommes qui, au XIX^e siècle, croisaient la route de femmes fatales : la chute, la déchéance, la désillusion les attendent. L'auteure de *Women with Wings* se plaît ainsi à récupérer un archétype de façon à renverser les rapports entre les genres.

Si, par cette inversion, l'auteure confère l'ascendant aux personnages féminins, il s'agit d'une situation qui est néanmoins mise à mal par les hommes dans le récit. Car ceux-ci ne s'accommodent pas facilement de leur position subalterne et tentent sans cesse, par leurs actions et surtout dans leurs discours, à réassigner les aviatrices à leur place. Pour ce faire, ils tentent d'abord de dépouiller les femmes de leur caractère d'exception, c'est-à-dire de les réduire à l'image qu'ils se font de la féminité traditionnelle : « *Something in her flower-like appearance belied the fact that she was an aviatrix. One didn't associate such daintiness with airplanes and machinery* » (*WW*, 95). Dans ce passage sont réitérées les catégories de la différence sexuelle, qui placent la femme du côté de la beauté et de la fragilité, d'où la comparaison à la fleur, et le masculin du côté de la machine et la technologie. Les hommes cherchent à dépouiller l'élue de leur cœur de ses allures masculines, de cette cuirasse métallique que représente le fuselage de l'avion. Quand les aviatrices se départissent de leurs habits de pilotage, qui constituent une forme de travestissement, et des manières qui les accompagnent, tous deux brouillant la frontière entre les genres, elles apparaissent soudainement aux yeux de leurs collègues masculins comme des femmes, puisqu'elles collent dorénavant aux normes genrées : « *You girl flyers certainly are eye-openers when you forget you are pilots, and act like women* » (*WW*, 58). La féminité et l'aviation s'avèrent irréconciliables dans l'esprit des hommes. En cela, ceux-ci se révèlent porteurs, dans le récit,

¹¹⁴ Olivier Odaert, *op. cit.*, p. 307.

du discours social qui subsiste à l'époque en France comme dans les autres pays où les femmes commencent à se tailler une place dans le milieu aérien¹¹⁵. S'il est permis aux femmes de voler, celles-ci n'y sont jamais ouvertement invitées. Les quelques encouragements qu'elles reçoivent leur parviennent, le plus souvent, de leurs propres consœurs, et quelques fois de textes littéraires comme celui de Genevieve Haughen qui les fait ultimement triompher. Malgré les chemins ouverts par les cyclistes et les automobilistes, il apparaît toujours difficile pour les femmes de franchir les limites du cercle qui les entoure sans menacer leur féminité¹¹⁶, risquer sa vie et accomplir des exploits étant une prérogative masculine¹¹⁷: « *Although he openly condoned women in aviation, his idea of a woman did not necessarily include the ability to fly. Like most aviators he deprecated the feminine influence in aeronautics. Women pilots were tolerated – not cheered* » (*WW*, 21). Considérant les préjugés qui animent les esprits masculins, il est surprenant que les Trois Harpies s'éprennent tour à tour, dans le récit, d'un aviateur cultivant une mauvaise opinion des professionnelles de l'air. Or, c'est à leurs propres dépens, à leur corps défendant surtout, qu'elles sont frappées par l'amour. Ayant juré fidélité à l'avion, elles se retrouvent soudainement animées par des désirs terrestres qui les arrachent au ciel et provoquent la scission au sein de la communauté de femmes qu'elles forment avec leurs sœurs « monstrueuses ».

À première vue, l'espace aérien apparaît peu propice à la séduction. Comment est-il possible pour l'aviatrice de succomber au charme de son passager lorsque la mort s'interpose entre eux ? Et pourtant, c'est tout naturel, à en croire les paroles de la pionnière Maryse Bastié : « Quand on a failli tomber, brûler ensemble, on se jette dans la vie, on éclate de toutes ses possibilités. Voler, c'est déjà faire l'amour. Après les gestes et les sensations en sont tout imprégnés¹¹⁸ ». Poussés par la peur d'une mort imminente, qui menace toujours ceux qui pénètrent l'espace aérien, pilotes et passagers sont livrés à leurs instincts. Dans les nuages, Thanatos se confond avec Éros ; le ciel, après tout, est l'espace des dieux, et quiconque y pénètre doit s'attendre à en subir les foudres. Dans un cas comme l'autre, l'avion s'inscrit dans

¹¹⁵ « *One found women aviators in almost all the larger Western countries – in the United States, in France, in Britain, in Germany, in Italy, in Belgium, in Sweden, and in the Russian Empire.* » Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 279.

¹¹⁶ Voir Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*, *op. cit.*, p. 152.

¹¹⁷ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 279.

¹¹⁸ Maryse Bastié cité dans Dominique Desanti, *op. cit.*, p. 188.

la lignée de la bicyclette et l'automobile en tant qu'objet doté d'une réputation sulfureuse. Le vélo, en plus de rendre désirables les jeunes filles en fleurs qui le montaient, permettait aux individus de sexe opposé de flirter ; quant à l'automobile, dont la prodigieuse vitesse a été associée à une forme de plaisir, elle apparaissait aux yeux des contemporains comme un « boudoir sur roues » où les dames pouvaient recevoir leurs prétendants et laisser libre cours à l'expression de leur sensibilité. Dans l'imaginaire aérien, l'avion est également accusé de favoriser les rapprochements entre les hommes et les femmes et, par extension, le mouvement des corps et des cœurs, une idée que Genevieve Haugen ne manque pas de souligner : « *He led her, unresisting, to his airplane which was parked outside somewhat away from the hangar./ "Let's sit in the cabin while I tell you how much I love you". [...] They entered the enclosure which contained two leather seats, side by side, and Joanne relaxed in his arms* » (WW, 74). Plus que le ciel lui-même ou même la carlingue de l'avion, qui protège des regards indiscrets, ce sont les différents bâtiments, les installations, les structures et les terrains aménagés pour la pratique aéronautique qui permettent l'assouvissement des désirs. Ensemble, ils constituent une microsociété évoluant en marge du monde. Seuls quelques élus y ont accès, le commun des mortels devant se contenter d'observer cet univers de l'extérieur, par l'intermédiaire de la radio, des journaux ou du cinéma. Et c'est en partie cette aura de mystère qui plane sur l'aviation qui explique l'intérêt qu'elle suscite, sa capacité à soulever les passions. Tous, de la bicyclette à l'avion, ont le pouvoir de générer des espaces qui obéissent à des règles différentes de celles qui régissent la société : de cette « enveloppe de verre » dont parlait Maurice Leblanc, seule subsiste l'enveloppe corporelle, mais surtout charnelle, qui pousse les individus les uns vers les autres.

Un grand nombre de représentations visuelles participant à l'imaginaire aérien, qui versent pour la plupart dans la surenchère, jouent d'ailleurs sur cette idée. En 1927 (**fig. 118**) et en 1928 (**fig. 119**) paraissent dans le *Fantasio* des illustrations parlantes à cet égard. Dans la première, réalisée par Louis Gonnet, le passager d'un avion serre tendrement une pilote qui, en raison de cette étreinte, est distraite de son travail. Les yeux tournés vers son compagnon, l'une de ses mains ayant même quitté les commandes, elle semble avoir perdu le contrôle de son appareil. « Pour éviter la glissade sur l'aile, défense de parler au pilote », peut-on lire dans la notice qui accompagne l'image. La seconde illustration, conçue par Fabien Fabiano, présente une solution inusitée à ce problème. Grâce au « Pare-effusion », c'est-à-dire à une

vitre qui sépare physiquement les passagers de la pilote, impossible pour les hommes de succomber aux charmes de l'aviatrice, ce qui n'empêche pourtant pas l'homme et la femme de se jeter un sourire complice. De l'aviatrice se dégage un séduisant parfum, une caractéristique qui a surtout été associée à son camarade masculin. Dans la littérature comme le cinéma, ce dernier est doté d'une réputation trouble ; séducteur, cumulant les conquêtes aériennes au même titre que les conquêtes terrestres, il est systématiquement représenté sous les traits d'un bel homme, athlétique et viril, incarnant un certain « modèle de la masculinité : celui du Don Juan, à qui aucune femme ne résiste¹¹⁹ » ou encore, celui du preux chevalier des récits courtois, à qui une belle dame offre son cœur. Autour de la figure de l'aviateur se constitue une « mythologie chevaleresque¹²⁰ », puisque celui-ci est lié à des valeurs comme le courage, la bravoure, la courtoisie, l'honneur. Il incarne une image romancée du chevalier, l'avion jouant alors le rôle du noble destrier grâce auquel il se lance en quête de gloire et la femme, celui de récompense à l'héroïsme dont il fait preuve. En déplaçant un tel pouvoir de séduction du côté de l'aviatrice, les illustrateurs contribuent à faire d'elle une figure complexe ; associée à la légèreté et à la liberté de l'éther, considérée par plusieurs de ses contemporains comme une quasi-divinité en raison de son caractère d'exception, la pilote est également un être de chair, une réalité à laquelle Bobbe Lang, plus que toute autre aviatrice, est confrontée dans l'œuvre de Haughen.

Des Trois Harpies, c'est elle qui entretient avec l'amour la relation la plus conflictuelle. Se démarquant comme l'étoile du groupe, elle se distingue par ses allures de « garçon manqué » qui contribuent à la singulariser au sein du trio qu'elle forme avec ses amies : « *How refreshing she looked ; straight, slim, boyish. There was something about her that set her apart from other women. Was it the clear, level gaze of her lovely eyes, or the free natural athletic swing of her sinewy body ?* » (WW, 126) À cette silhouette athlétique, qui est rejetée du côté du masculin comme l'est systématiquement le corps sportif, s'ajoute l'androgynie de la garde-robe¹²¹ (**fig. 120**) et, surtout, l'attitude de la jeune femme, qui refuse de compromettre

¹¹⁹ Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 37.

¹²⁰ Olivier Odaert, *op. cit.*, p. 305.

¹²¹ « *Bobbe occupied the rear cockpit of the open biplane, with comfortable access to the dual controls. Those who did not know her thought she was a man. The brown leather helmet completely hid her riotous curls ; and her finely chiseled features, innocent of makeup, could have passed for those of a youth's. Heavily-lashed, lucid*

son indépendance. Cette soif de liberté et d'émancipation est assouvie dans les airs, l'avion étant dans l'œuvre présentée comme une source de plaisir et une manière de se faire un nom. L'ambition, le courage, le désir d'aventure, l'esprit d'indépendance sont autant de qualités qui dérangent, l'entourage de Bobbe témoignant du malaise qui subsiste à ce sujet. Des rumeurs circulent à l'aérodrome : « *The boys at the field said she was a man-hater* » (WW, 128), et ses propres amies l'implorent de délaisser cette attitude qu'elles croient n'être qu'une façade : « *Quit talking like a man ! I'm beginning to suspect that you're one in disguise* » (WW, 110). Au sein d'un groupe de femmes qui diffèrent déjà de la norme, Bobbe apparaît comme la plus singulière d'entre toutes, son apparence s'accordant à sa pensée, son attitude masculine trahissant une volonté d'être traitée en égale. Figure la plus ambitieuse, il lui apparaît nécessaire de trahir son sexe, ou du moins l'image traditionnelle qui y est rattachée, afin de gagner le respect de ses collègues : « *She was the ultra-modern type of woman who considers herself quite on par with the opposite sex* » (WW, 108). Cette « modernité » de la jeune femme explique le rapport difficile qu'elle entretient avec l'amour, celle-ci voyant dans le mariage une forme d'asservissement. À plusieurs reprises, elle se moque de son statut de « vieille fille » en l'utilisant à son avantage, affirmant que le célibat est préférable à la dépendance conjugale. Il est ainsi fort surprenant que, de tous les personnages masculins évoluant dans le récit, celle-ci développe des sentiments à l'égard de Raoul Nelson, qui est le plus conservateur et qui formule à quelques reprises des opinions misogynes¹²². Mais l'aviatrice n'est pas dupe du danger qui la guette : dès l'instant où ses sens s'éveillent, répondant à l'appel de la chair, elle cherche immédiatement à les étouffer en employant, pour ce faire, l'avion. Au frisson de l'amour, elle substitue l'excitation de l'envol, espérant que le premier parvienne à vaincre le second. Convoquant l'opposition entre le corps et l'esprit, l'auteure s'accorde à la pensée de ses contemporains qui voyaient en l'avion une voie d'accès vers le céleste, la transcendance et

eyes which might have betrayed her sex, were obliterated by thick-lensed goggles » (WW, 60). L'allure adoptée par Bobbe rappelle celle de la garçonne, ce que souligne les cheveux courts et le port de vêtements masculins. Cette androgynie est soulignée dans le film par une garde-robe empruntant ouvertement à l'univers masculin ; les vestons, combinaisons de pilotage et salopettes de mécanicien portés par les personnages féminins contribuent à brouiller la frontière entre les genres ainsi qu'à les définir rapidement aux yeux des spectateurs (fig. 120).

¹²² « *Some women were capable, self-sufficient, masculine in their independance, but in spite of all their airs, they were inferior creatures enjoying the liberty that men had so magnanimously accorded them, and the right man invariably came along to place them in subjugation* » (WW, 128).

le divin. Ainsi, plutôt que de s'isoler dans un couvent de façon à échapper à des passions violentes, la « femme moderne » bat en retraite dans le cockpit de son avion : « *She would go on flying, the same as ever, not even missing his presence in the front cockpit. In fact, it was rather nice not to be in love anymore* » (WW, 101), « *The exhilarating sensation of a snap roll restored her to normalcy* » (WW, 205). Refuge de l'âme tourmentée, l'avion s'érige en échappatoire et l'aviatrice, par le fait même, en *fugitive*. Dans l'espace aérien, la femme retrouve non seulement le calme, mais elle récupère également les commandes de son existence. Au chaos sentimental qui préside sur terre, elle préfère la maîtrise du vol, ses déplacements dans les cieux se faisant d'une main assurée et entraînée. Dans les airs, là où elle devient inatteignable, la femme peut se laisser aller à l'oubli, boire le doux élixir de Léthé : « *It was invigorating up there, alone with her plane and her thoughts. [...] The fresh, stinging wind against her cheeks seemed to blow the cobwebs from her brain. She felt more nearly happy than she had been since the tragedy of her shattered hopes* » (WW, 262), « *How good it was to be detached from terrestrial things, soaring through infinity in god-like solitude ! She had forgotten Larry* » (WW, 63). À l'instar de la bicyclette et l'automobile, l'avion est un outil sur lequel la *fugitive*, toujours, peut compter. Allié, ami, confident, il est l'ultime refuge des âmes tourmentées. Or, contre sa propre volonté et malgré l'aide précieuse de son appareil, Bobbe Lang succombe à l'amour de Raoul Nelson, une situation qui surprend considérant leurs différences de pensée. L'opinion des deux amants sur la place de la femme en société diffère radicalement, ce qui suscite des tensions entre eux au moment d'envisager leur avenir. Alors que Bobbe considère que leur relation doit se construire sur un rapport d'égalité, en allant jusqu'à utiliser une métaphore aérienne pour expliquer sa pensée : « *Remember we're co-pilots now, and our solo days are over* » (WW, 240), Raoul souhaite être le seul maître à bord : « *[Y]ou're going to marry me and what's more you're going to obey me ! I'm the man of the family and I'm going to wear the pants, not you* » (WW, 254). L'aviateur espère de sa fiancée qu'elle se sacrifiera en son nom, en renonçant à l'aviation pour devenir une épouse et une mère au foyer. Si c'est la différence qui l'intriguait en Bobbe, il ne tarde pas à souhaiter qu'elle embrasse la norme. En la clouant au sol, en l'immobilisant surtout, il cherche par le fait même à éliminer en elle une rivale, susceptible de faire ombrage à ses exploits. À l'opinion de Raoul, Bobbe répond par la moquerie, considérant que l'opinion de son amant appartient à une autre époque :

« Women are different. Their place is in the home. It's up to the man to bring home the bacon. »/ Bobbe laughed heartily. She ruffled his hair./ « Good heavens, Raoul, you talk like a mid-Victorian preacher. That idea is moldy with age. Nowadays women are exactly the same as men. They follow the same lines of work and lead independent lives. There's no reason why they can't combine husband, home, children, and a career at the same time. It's being done every day, you know. » (WW, 247)

Ayant consacré des années d'efforts à étudier l'aviation, à cultiver sa réputation et à se bâtir une carrière, Bobbe Lang considère comme une injustice le sacrifice qui lui est demandé. Ce dernier lui apparaît d'autant plus déraisonnable qu'il est possible, à ses yeux, de conjuguer une vie familiale et une carrière. Si l'on peut douter du réalisme des propos de Bobbe Lang, lorsqu'elle affirme qu'une telle situation est commune à la fin des années 1920, il n'en demeure pas moins qu'elle exprime, par ce souhait, son caractère moderne : *« I'm a modern girl with a mind of my own and if you're not willing to meet me halfway, – to hell with you ! »* (WW, 253) Contrairement à Cynthia Darrington, prête à sacrifier sa propre vie pour sauver celle de Christopher Strong, Bobbe Lang fait triompher son premier amour, l'aviation, et quitte Raoul. Pendant deux ans, elle élève seule leur enfant et poursuit ses exploits aériens, étant dorénavant l'unique représentante des Trois Harpies à occuper le ciel, jusqu'au jour où le destin lui offre la chance de prouver sa valeur, son courage et ses compétences en sauvant Raoul d'une mort certaine. S'étant portée à la rescousse de son ancien amant par la voie des airs, elle obtient une douce vengeance qu'elle ne manque pas de savourer. À l'opérateur radio qui lui suggère de céder les commandes à Nelson, Bobbe répond, non sans sarcasme : *« Over my dead body. This happens to be a Woman's Job »* (WW, 283).

Entre l'œuvre originale et l'adaptation cinématographique, la destinée qui attend l'aviatrice à la fin du récit diffère. Dans *Tail Spin*, Bobbe (rebaptisée Trixie, car il s'agit d'un nom féminin, contrairement à « Bobbe », plus neutre) gagne son indépendance tant désirée en remportant une course aérienne. Cette victoire lui assure un contrat avec la Sunbeam Oil Company, qui veut l'employer à des fins publicitaires. À l'instar de Lois Cayley dans *Miss Cayley's Adventures* de Grant Allen, qui faisait la promotion de bicyclettes pour financer ses aventures, Trixie s'engage dans une voie commerciale afin de subvenir à ses besoins. La dernière séquence la présente ainsi en compagnie de quelques amis, prête à repartir, plus libre que jamais. L'œuvre écrite présente une conclusion différente, quoiqu'elle fasse elle aussi triompher l'avion. Combinant dorénavant les rôles de pilote, de mère et d'épouse, Bobbe

Lange apparaît comme la gagnante d'une triple victoire. À tous, elle a prouvé la force de ses convictions : à Raoul, qui ne s'interpose plus entre elle et les cieux ; à ses amies, qu'elle invite à renouer avec le milieu aérien, au public, à qui elle prouve ses talents. C'est une scène significative de cette victoire qui occupe l'excipit du roman. L'auteur procède à une inversion des rôles digne des caricatures qui, à la fin du XIX^e siècle, représentaient des *New Women* portant la culotte et des maris s'occupant des enfants. Les Trois Harpies accomplissent des pirouettes aériennes sous les yeux d'une foule dans laquelle se trouvent leurs époux. Raoul tient par la main son fils, étant ainsi chargé de surveiller l'enfant pendant que « maman » chasse les nuages. Quoiqu'ils soient eux-mêmes des aviateurs, les hommes sont réduits au rôle de spectateurs, occupant la position qu'ils considéraient comme dévolue naturellement à la femme.

Forte de ses multiples réussites, Bobbe Lang s'incarne en « femme moderne », capable de jongler avec les rôles masculin et féminin : « *She was all woman, ultra-modern, a symbol of grace and courage. She had been ready to give her all – first her love, and then her life, for his sake. Yet she refused to be subjugated, adhering to her own rights and loyal to her own sex, even if it meant losing her loved one* » (*WW*, 284). Or, c'est uniquement au terme d'épreuves douloureuses et de grands sacrifices, après avoir affronté les tempêtes et bravé à l'occasion la mort elle-même, que l'aviatrice obtient la victoire. Le plus souvent, ce sont même les préjugés qui subsistent à son égard, comme à l'endroit de ses collègues d'ailleurs, qui s'interposent entre elle et ses rêves. Il lui est difficile d'accéder aux plus hautes sphères sans se brûler les ailes, surtout lorsqu'elle s'élance en quête de gloire.

Chapitre 18

Les spectaculaires aviatrices

Aveugles aux dangers qui menacent de précipiter leur chute, sourdes à l'amour qui les implore de revenir sur terre, les aviatrices s'envolent, le regard fixé sur les étoiles. Désireuses de se faire un nom dans le métier, elles sont enivrées par leur désir de victoire, qui justifie à leurs yeux toutes les prises de risque, tous les sacrifices. Car il faut dire qu'en ces premiers

temps de l'aviation, c'est la réalisation de records qui constitue le marqueur par excellence de la réussite¹²³, le milieu aérien étant alors hautement compétitif. Non seulement les différentes nations rivalisent-elles pour être à l'avant-garde des progrès aéronautiques, s'affrontant dans une course aux nuages qui deviendra plus tard une course à la lune, mais les aviateurs sont également mis en concurrence entre eux. À ce titre, il faut souligner le rôle fondamental que joue la presse sportive dans la création d'une rivalité aérienne, celle-ci ayant fortement misé sur la fièvre suscitée par l'avion pour mousser ses ventes¹²⁴. En plus de créer des rubriques entièrement consacrées à l'aéronautique, de multiplier les reportages et les articles sur le sujet, la presse organise elle-même des événements¹²⁵ afin d'alimenter les pages de ses revues. Meetings aériens, spectacles, démonstrations publiques, courses, raids et traversées entre deux continents, voilà quelques-unes des exhibitions destinées à populariser l'avion. Que les vols soient domestiques ou internationaux, ils subissent tous un processus de mise en scène, les médias préférant le sensationnalisme à l'information¹²⁶, quoique leurs comptes rendus ne soient pas dépourvus de détails factuels, ceux-ci devant tout de même donner la mesure des exploits accomplis : « La vitesse, la durée, l'altitude, les distances demeurent plus que jamais les repères dans lesquels s'inscrivent performances techniques et sportives¹²⁷ ». L'imaginaire aérien se construit ainsi autour de l'idée de performance, l'aviateur n'étant accompli que le jour où il bat un record, se fait offrir des fleurs pour célébrer une victoire, reçoit une médaille pour son courage et surtout, fait la une des journaux – en espérant qu'il ne s'agisse pas d'une chronique annonçant sa mort tragique dans un accident. Considérant les rapports étroits que l'aviation tisse, dès ses débuts, avec l'univers du spectacle, il apparaît naturel que cette technologie ait rapidement été récupérée par la littérature et le cinéma qui, en plus de participer à la médiatisation de l'univers aéronautique, se sont fréquemment plu à mettre en abîme les relations entre l'avion et la culture de masse. Dans les œuvres présentées jusqu'à ce point, les aviatrices étaient ainsi liées, de près ou de loin, au domaine du divertissement et subissaient les contrecoups de l'attention publique. Les exploits de Blanche Hauteville et de

¹²³ Voir Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 121.

¹²⁴ Voir Dominique Bodin et Luc Robène, *loc. cit.*, p. 53.

¹²⁵ Voir *ibid.*, p. 54.

¹²⁶ Voir Hans Ulrich Jost, *op. cit.*, p. 247.

¹²⁷ Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 138.

Cynthia Darrington noircissent les pages des tabloïds alors que les pirouettes aériennes réalisées par Bobbe Lang lui valent l'admiration d'une foule en liesse. Même dans les romans pour la jeunesse, les héroïnes se retrouvent à l'avant-scène lorsqu'elles doivent prendre la place de leur frère aux commandes d'un appareil.

18.1 Le visage de l'aviation

Dans les œuvres destinées aux jeunes filles, le domaine du spectacle est évoqué de plusieurs manières. D'une part, bien qu'il s'agisse de récits qui maintiennent le fragile équilibre entre tradition et modernité, ceux-ci ne passent pas à côté de la question du sexisme qui persiste dans le milieu de la compétition. Les démonstrations sportives aériennes, en raison du danger auquel elles exposaient les pilotes, étaient propices à l'exhibition et à la valorisation de qualités morales traditionnellement masculines : le courage, la témérité, l'audace, le sang-froid. Les aviateurs, par l'accomplissement d'actes hors du commun les appelant à flirter avec la mort, apparaissaient aux yeux des spectateurs comme des artistes de cirque¹²⁸ performant sans filet de sureté ou même comme des gladiateurs, la foule se pressant dans les aérodromes comme autrefois les citoyens dans les stades de la Rome antique¹²⁹. Rapidement élevé au rang de héros sportif¹³⁰, l'aviateur prend dans l'imaginaire les traits d'hommes beaucoup plus souvent que ceux de femmes, celles-ci étant systématiquement exclues des compétitions. Lorsqu'elles peuvent participer, c'est dans le cadre d'événements exclusivement réservés à leur sexe, tel que le « challenge des femmes aéronautes », organisé conjointement en 1902 par l'Aéro-club de France et le journal *La Vie au grand air*¹³¹. Ainsi, bien que les femmes ne soient pas physiquement désavantagées dans la pratique du pilotage, elles doivent se contenter de rivaliser entre elles¹³². C'est ce qui explique que, lorsque Orissa Kane et Peggy Pescott se retrouvent dans les airs, c'est après avoir « usurpé » la place qui revenait à leur frère, leur participation à la compétition se faisant alors à l'insu des autres participants. J'insiste à cet

¹²⁸ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 257.

¹²⁹ Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 34.

¹³⁰ Voir *ibid.*

¹³¹ Voir Luc Robène, *L'aventure aéronautique et sportive, 19^e-20^e siècles*, *op. cit.*, p. 346.

¹³² Voir Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 134.

égard sur l'exemple d'Orissa Kane dans *The Flying Girl* d'Edith Van Dyne, puisque ce texte est le plus parlant en ce qui concerne les rapports difficiles, quoiqu'étroits, entre le spectacle et l'aviation. Dans le récit, la publicité et les médias constituent des thèmes essentiels, puisqu'ils apparaissent comme la garantie de la réussite des projets de la famille Kane. Car l'invention de Stephen, le frère d'Orissa, ne vaut rien si elle ne bénéficie pas d'une certaine visibilité : « *Because the invention is useless without the means to publicly demonstrate it, and establish it on a paying basis. At present your airship is without the slightest commercial value* » (FG, 74). Il importe d'autant plus à la famille Kane d'assurer leur renommée que les plans de Stephen ont été dérobés par des compétiteurs susceptibles de leur voler la vedette : tout au long du récit, les deux clans mènent une course contre la montre, chaque adversaire rivalisant d'ingéniosité pour faire parler de lui à la radio et dans les journaux. Or, ce que nul ne soupçonne, c'est que les Kane possèdent dans leurs rangs un atout de taille : Orissa, dont le plein potentiel ne se dévoile que le jour où elle change de place avec son frère. La permutation des rôles entre le frère et la sœur se produit lors d'un meeting aérien, qui marque le point culminant de la compétition entre les Kane et leurs rivaux. Comme il a été mentionné dans le premier chapitre, un accident contraint Stephen à confier les commandes de son prototype à sa sœur, mais celle-ci éprouve d'abord des réticences à ce sujet, implorant l'agent de la famille de ne pas dévoiler son identité : « *“Do not advertise me as ‘The Girl Aviator,’ or by any other such name. I prefer people should remain ignorant of the fact that a girl is operating the Kane Aircraft. Can't you keep quiet about it?”* » (FG, 160). Signe de la modestie de la jeune fille, cette demande trahit également la peur de représailles, Orissa craignant de perdre sa féminité en obtenant la célébrité : « *“I do not wish to become a celebrity,” she said, seriously[,] [...] “and I'm afraid nice people would think me unmaidenly and bold to become a public aviator. I'm not at all freakish – indeed, I'm not! – and only stern necessity induces me to face this ordeal”* » (FG, 160). Associant directement l'aviation à une forme de visibilité, la jeune fille craint de paraître extravagante en devenant pilote et de contrevenir ainsi aux normes sociales et genrées, ce que laisse entendre le terme « *unmaidenly* ». Car les compétitions aériennes, à l'instar des courses de vélo ou d'automobile, présupposent une exhibition devant public des

compétiteurs ; devant revêtir un costume propre à leur sport, vêtement qui permet de les identifier facilement auprès de la foule, ils subissent un processus de théâtralisation¹³³. Une telle mise en scène du corps est jugée incompatible avec la nature féminine. Et pourtant, c'est précisément en raison de sa nature qu'Orissa constitue un atout : seule femme participant à la compétition, elle est « condamnée » à recevoir plus une grande part d'attention, surtout si elle parvient à l'emporter sur ses adversaires masculins. La révélation de son identité joue ainsi le rôle d'un « coup de théâtre » puisque, en tant qu'événement imprévu, elle doit exciter l'intérêt des spectateurs. Après tout, les femmes sont d'autant plus visibles qu'elles sont rares dans le milieu aérien. Jurant dans le décor, elles sont plus susceptibles de susciter l'intérêt des spectateurs. Même les adversaires d'Orissa se surprennent à l'admirer dans le ciel¹³⁴. Or, tant qu'elle survole la terre, la jeune fille est inconsciente de la fascination qu'elle exerce auprès du public, étant trop absorbée par la tâche qui l'occupe et le plaisir qu'elle éprouve à voler. Elle bénéficie également de la protection de son appareil, puisque celui-ci la dissimule aux regards : « *The peculiar construction of the aircraft so diverted attention from its aviator that few marked the slender form of Orissa, or knew that a girl was making this daring flight* » (FG, 187). De retour au sol, elle ne bénéficie plus de la protection de l'avion, mais surtout, elle doit affronter les normes sociales qui reprennent leurs droits. Le vol constituait une fenêtre d'opportunité, un espace-temps à l'intérieur duquel son identité féminine n'importait pas, mais sur terre, là où s'exerce le poids des différences, les yeux de tous se tournent vers la « fille volante » : « *No one heeded him for a time, as every eye was on Orissa, every individual striving to get near her, to touch her—as if she had been a goddess whose hand could confer untold blessings and remedy the ills of the world* » (FG, 199-200). Cela signifie qu'aux compétences et au sang-froid dont elle a fait preuve, qualités qui suffisent à élever l'aviateur au rang de célébrité, s'ajoutent chez Orissa sa beauté et sa modestie, qualités qui lui attirent la sympathie des professionnels ayant assisté à son exploit et qui lui font également gagner, le lendemain, le cœur du monde entier lorsque son nom apparaît dans les journaux : « *The morning papers were full of her achievement, with columns of enthusiastic praise for her*

¹³³ Voir Pascal Ory, *La légende des airs*, op. cit., p. 58.

¹³⁴ « *Mr. Cumberland, knowing what the machine would do, watched Orissa through a powerful glass and decided from the first that she was cool and capable. Chesty Todd also watched the girlish figure, with a more intense interest than he had ever before displayed during his brief and uneventful lifetime* » (FG, 187).

beauty, her daring, her modesty and skill. The attempt of a rival aëroplane to interfere with her flight and her clever rescue of her enemy when he came to grief made a popular heroine of the girl » (FG, 222). Que cette popularité soudaine ait été désirée ou non par l'héroïne importe peu ; elle se retrouve au centre de l'attention, reléguant son frère dans l'ombre : « *Had Stephen been able to operate his own machine he would not have won a tithe of the enthusiastic praise accorded "The Flying Girl," and this was so evident that Orissa was instantly recognized as the most important member of the firm* » (FG, 224). Dans les dernières pages du roman, la jeune fille déclassé définitivement son frère et lui fait ainsi prendre la place qu'elle occupait au début du récit, soit le second rôle. Au tour de ce dernier de jouer les admirateurs, d'envier la réussite d'autrui. Le succès de la jeune fille parvient même à éclipser celle du prototype inventé par son frère, rappelant par là la manière dont les figures d'aviateurs surpassaient bien souvent, dans l'imaginaire populaire, l'avion lui-même. Autour des pilotes, « c'est tout le mécanisme commercial des vedettes, du "star system" – qui se met en place avec ses corollaires¹³⁵ ». L'aviateur est placé au cœur de l'industrie aérienne, ses exploits devant rayonner sur les modèles qu'il pilote. Ainsi Orissa est-elle invitée à participer à des « meetings aériens », qui constituent l'un des événements privilégiés à l'époque pour populariser l'avion¹³⁶, puisque le public peut y rencontrer ses idoles. Plus que la pilote de l'appareil, Orissa est devenue grâce à sa popularité l'égérie de la marque : impossible de vendre l'avion inventé par son frère sans elle, tous désirent apercevoir l'incroyable « fille volante ». Sa présence devient mandataire à la présentation du prototype des Kane :

We will, of course, be glad to have you enter the Kane machine [...], but we will pay no bonus unless « The Flying Girl » is herself present to exhibit it. To be quite frank with you, the people are wild to see Orissa Kane, whose exploits are on every tongue just now, but all aëroplanes look alike to them, as you can readily understand (FG, 229).

Il en va ainsi dans l'univers aérien. Pour séduire les acheteurs potentiels, pour les pousser à adopter des engins hasardeux étant la cause de nombreux accidents, il faut des visages connus¹³⁷. L'élaboration d'un « culte du champion¹³⁸ » et la valorisation du héros permettent

¹³⁵ Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 33.

¹³⁶ Voir *ibid.*

¹³⁷ Voir Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 33.

¹³⁸ Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 120-121.

de contrer la réticence de certains à l'endroit de jeunes machines et de soulever les passions, le public s'entichant des vedettes de l'aviation, au point de suivre assidûment leur carrière, de rechercher les produits à leur image, de courir les salons où ils font une apparition, de découper leur photo dans les journaux. Le roman d'Edith Van Dyne s'achève d'ailleurs sur la promesse d'un avenir glorieux : Orissa fera l'objet d'une campagne publicitaire devant l'amener partout à travers les États-Unis et en Europe.

18.2 Un raid autour du monde

C'est malgré elle qu'Orissa Kane se retrouve à l'avant-scène. Pour d'autres, il est, au contraire, essentiel de se faire connaître, la célébrité étant une nécessité, un choix conscient, et non le résultat d'un simple concours de circonstances. C'est le cas dans le roman *Deutschland* de René Trintzius, puisque l'attention médiatique est exactement ce que recherche le personnage féminin. Dans ce roman publié chez Gallimard en 1929, l'auteur imagine l'Allemagne du futur, une Allemagne cosmopolite où la frontière entre les genres est brouillée¹³⁹, où l'homosexualité n'est plus tabou et où « les guerriers d'hier [...] sont remarquablement absents puisque, du haut en bas de l'échelle, c'est la femme qui s'exhibe, qui commande, qui règne¹⁴⁰ ». Le narrateur, un jeune Français prénommé André, se rend à Berlin pour y apprendre un métier et séjourne chez des amis, là où il fait la connaissance de deux jeunes filles qui le frappent par leur modernité, Anna Herzberghauer et Ingrid Ginster : « Une telle conscience mélangée à tant de spontanéité me plongea dans la stupéfaction. En quel siècle vivaient donc les jeunes filles d'Allemagne ? » (*Deutschland*, 74). C'est à un univers sens dessus dessous qu'est confronté le narrateur, un monde très différent de sa France natale, puisque les hommes se présentent comme les proies de femmes dangereuses¹⁴¹, celles-

¹³⁹ « [E]n ce temps-là les femmes, pour imiter sans doute le sexe fort, portaient fréquemment des moustaches et parfois de la barbe ». René Trintzius, *Deutschland*, Paris, Phébus, coll. « D'aujourd'hui », 1995 [1929], p. 19. Désormais abrégé en *Deutschland*, suivi du numéro de page.

¹⁴⁰ « Note de l'éditeur », dans René Trintzius, *op. cit.*, p. 15.

¹⁴¹ Plusieurs hommes dans le récit mettent en garde le narrateur : « Chez vous, tout de même, en gros, malgré tout, la femme est encore la proie ; chez nous, c'est l'homme. » (*Deutschland*, 81), « Il faut que je vous avertisse, puisque vous êtes mon fils. Les jeunes filles de chez nous sont très dangereuses, faites bien attention » (*Ibid.*, 82).

ci étant dotées d'un grand sens de la liberté et habitées du désir de sortir de leur esclavage¹⁴². Des deux prétendantes, c'est au destin d'Anna que celui d'André s'entremêle d'abord, les jeunes gens vivant ensemble une brève et rocambolesque aventure ; après avoir été enlevé et fiancé de force à Anna, dans le plus pur esprit des « jeunes filles dominatrices comme l'Allemagne d'aujourd'hui en secrète » (*Deutschland*, 123), il sera rapidement rejeté par celle-ci. Profondément ébranlé, André prend la route pour Berlin en train ; en route, son compagnon de voyage cherche à donner un sens à sa mésaventure, à lui expliquer le comportement contradictoire d'Anna en ces termes : « Mais tout est là ! Ces femmes nouvelles veulent nous conduire et elles n'ont pas de gouvernail, puisque tous les gouvernails en usage, fiançailles, mariage, institutions de toute sorte, sont essentiellement masculins » (*Deutschland*, 124). Il convient d'insister sur l'emploi de l'expression « femmes nouvelles » dans ce passage, le phénomène étant déjà vieux de quelques décennies au moment de la publication du roman en 1929. Présentes en France, mais aussi en Allemagne où elles sont appelées « Neue Frau », ces dernières ont été précédemment définies comme l'un des avatars de la femme émancipée qui, à partir de la dernière décennie du XIX^e siècle, attirent l'attention du public dans plusieurs pays d'Europe et en Amérique en raison de leurs choix de vie. Que ce soit par leur refus de se marier ou leur volonté d'avoir un métier, elles remettent en question les normes genrées en vivant des existences non conventionnelles et en occupant l'espace public. Si Anna incarne le caractère menaçant de cette figure, elle qui a été fiancée 23 fois, Ingrid en constitue le côté plus lumineux, voire idéalisé¹⁴³. Le héros se surprend ainsi, après une brève période de deuil pour Anna, à repenser à la jeune fille « indéchiffrable et rose » (*Deutschland*, 49) rencontrée à son arrivée, à cette Allemande qui se distinguait de sa rivale par son caractère athlétique :

Comme un Paul Morand qui s'amuse à croquer les portraits des femmes nouvelles d'Europe, René Trintzius essaie de tracer celui de l'Allemande idéalisée dont Ingrid, rompue à tous les sports, représente le prototype. Elle fait régulièrement des exercices de culture physique avec « toutes sortes de sandows » et « ballons-exercicer », elle pratique à bon niveau le waterpolo, et fait partie de « l'étoile filante », un club de nudisme et de danse¹⁴⁴.

¹⁴² « Vous êtes habitué aux Françaises, des esclaves qui sont obligées de masquer leur puissance sous une bonne dose de sourires. Ici, les femmes savent ce qu'elles veulent, même lorsque, comme moi, elles ne savent pas ce qu'elles veulent » (*Ibid.*, 76).

¹⁴³ Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 170.

¹⁴⁴ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 169.

Décidé à renouer avec la belle sportive, le narrateur apprend cependant qu'elle est partie en voyage, ce qui l'intrigue et le séduit à la fois. André ne cesse alors d'interroger son entourage pour retrouver la belle Ingrid : « Est-ce vrai ce que vous m'avez dit d'Ingrid ? Elle est vraiment en voyage et exige le silence sur ce voyage ? » (*Deutschland*, 165) Le statut de sportive et le caractère éluif d'Ingrid, qui contribuent à sa modernité et ne sont pas sans rappeler les caractéristiques de l'Albertine de Proust, trahissent également sa nature de *fugitive*. Elle échappe à André dès l'instant où celui-ci développe des sentiments à son endroit, la distance qui s'est installée entre eux nourrissant la passion de ce dernier. Cet espace se veut d'ailleurs considérable, la jeune fille n'ayant pas seulement effectué une escapade dans une ville voisine ; c'est plutôt un raid aérien de 40 000 kilomètres, réalisé à titre de passagère en compagnie d'un pilote appelé Konrad Steyer, qu'elle a décidé d'entreprendre. Peu à peu, les raisons qui justifient ce projet inusité se clarifient. Pourquoi la jeune fille a-t-elle choisi l'avion comme instrument de fuite plutôt que le train ou l'automobile, moyens de transport pourtant évoqués plusieurs fois dans le récit ? Secrètement amoureuse du narrateur¹⁴⁵, elle s'envole dans un but précis, soit celui d'attirer l'attention d'André, puisque les performances liées à l'aviation font l'objet d'une abondante couverture médiatique. Tout « miracle volant » (*Deutschland*, 170) est en effet suivi en Allemagne avec le même enthousiasme et la même frénésie qu'en France. Hanté par le souvenir d'Ingrid, André se lance ainsi, dès qu'il apprend l'existence du raid, en quête de nouvelles à ce sujet, se tournant vers la presse qui constitue, en temps normal, l'un des vecteurs privilégiés à travers lesquels ce type d'événements est rapporté : « J'ai beau chercher dans le *Berliner Tageblatt* de ce matin, dans *Montag*, dans *B.Z. Mittag*, je ne trouve pas une ligne sur le raid extraordinaire de 40 000 kilomètres qu'accomplit la belle Ingrid » (*Deutschland*, 173). Une annonce publicitaire répond finalement aux questions du héros et met fin à son enquête : « Sport Palast, dimanche prochain. Concours de la plus longue parole... Et, surprise sensationnelle, la fin d'un raid » (*Deutschland*, 180). C'est donc en qualité de vedette qu'Ingrid apparaît aux yeux du narrateur, c'est cette aura de

¹⁴⁵ « C'est dimanche prochain que vous verrez notre chère Ingrid, si toutefois vous devez la voir... Embrassez-la pour nous. Je ne peux vous en dire davantage... Sachez seulement que vous êtes un peu responsable de ce raid... Je crois qu'à Knesebeck elle ne pouvait plus vivre sans vous, quoiqu'elle ne m'ait jamais rien avoué » (*Deutschland*, 182).

mystère qui flotte autour d'elle qui attise, tout autant que son absence, l'amour qu'il éprouve à son égard. À preuve, c'est en ces termes qu'il annonce, dans une lettre à ses parents, son mariage prochain avec Ingrid, les jeunes gens s'étant fiancés le dimanche au Palais des sports, devant une foule de 8000 personnes : « Chers Parents. Me marie avec héroïne raid en étoiles. Décidé à continuer cette vie intense » (*Deutschland*, 189). En tant qu'héroïne et étoile de l'aviation, Ingrid s'élève au rang de « femme nouvelle » et s'assure, par son rayonnement, les faveurs du héros¹⁴⁶. À la technique inusitée employée par Anna, l'enlèvement, Ingrid préfère, elle, le ravissement. Cristallisant l'importance du rôle joué par le spectacle dans la vie du héros et de sa bien-aimée, le roman s'achève sur la promesse d'une vie menée sous les feux des projecteurs :

Le surlendemain, *Café Berlin*, Kurfürstendamm. Nous venons, Ingrid et moi, de distribuer plus de mille autographes et de signer deux contrats avec des cinéastes. / Notre photographie a débordé des journaux du Reich jusque dans le *Chicago Tribune*... Dans quelques jours, elle sera peut-être à Paris (*Deutschland*, 189).

L'avenir est prometteur : Ingrid peut rêver, elle deviendra bientôt le visage de l'aviation allemande.

18.3 L'appel d'Hélios

Au terme de cette première partie de l'étude sur les Filles de l'éther, telles qu'elles se présentent dans l'imaginaire littéraire, artistique et cinématographique du début du XX^e siècle, il faut s'intéresser à une dernière œuvre qui se démarque non seulement par la manière dont elle convoque l'ensemble des questions soulignées jusqu'à présent, mais également par son caractère hybride. *L'Autre Aile. Synthèse romanesque de la vie et de la mort ailées*, dont le titre indique déjà la dimension paradoxale du domaine aérien, est une œuvre de Ricciotto Canudo qui se déploie, dans l'édition de 1924 chez Eugène Fasquelle, en deux temps, comme l'indique le sous-titre : « Roman visuel suivi du roman original, illustré par les plus belles

¹⁴⁶ Voir Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 171.

photographies du film. Production *Dal Film* ». Au moment de la parution chez Fasquelle¹⁴⁷, l'œuvre a déjà fait l'objet d'une adaptation cinématographique, sous la direction du réalisateur Henri Andréani en 1923. Ce sont donc trois sources qui sont mobilisées dans l'ouvrage ; le roman original, écrit par Canudo, le scénario qu'il compose lui-même en découpant son récit en 298 séquences, enfin, des photogrammes tirés du film, bien que celui-ci soit basé sur un scénario écrit par Charles-Félix Tavano¹⁴⁸. Entre l'univers du cinéma et Ricciotto Canudo, il existe des liens étroits, ce dernier étant aujourd'hui considéré par la critique comme un pionnier du « Septième art » – l'expression étant même de son cru¹⁴⁹ – tant sur le plan pratique qu'esthétique¹⁵⁰.

D'origine italienne, Canudo déménage à Paris en 1901 où il se fait connaître, notamment, en tant qu'écrivain, essayiste, philosophe et critique d'art¹⁵¹. Touche-à-tout, il fonde trois revues d'avant-garde consacrées aux questions d'art moderne et vise, à travers elles, la réunion des propositions dadaïstes, surréalistes, cubistes et futuristes¹⁵², entre autres. Mais c'est autour du cinéma que sa réflexion se cristallise¹⁵³, Canudo publiant plusieurs textes à cet égard, qui sont recueillis en 1927 dans *L'Usine aux images*. C'est au prisme de ces intérêts divers que l'on doit considérer *L'Autre aile*, qui s'inscrit dans une série de cinq « Romans des Foules Nouvelles »¹⁵⁴. En effet, dans la préface de cette œuvre, l'auteur écrit : « Dans l'*Autre Aile* on doit remarquer une tentative de "synthèse" de l'âme moderne observée dans des réactions modernes, en face de personnages modernes et dans des ambiances

¹⁴⁷ La parution est effectuée à titre posthume, Ricciotto Canudo étant mort le 10 novembre 1923. Voir Giovanni Dotoli, *Cinéma, rythme et modernité. Abel Gance et Ricciotto Canudo ou l'Art de la lumière*. La Roue, avec un témoignage de Nelly Kaplan, Paris, Hermann, 2016, p. 39. De plus, il faut noter que le récit original de l'auteur a été publié, pour la toute première fois, en feuilleton dans les pages du *Figaro* en 1923.

¹⁴⁸ Voir Jean-Paul Morel, *L'usine aux images. Ricciotto Canudo*, annexes de Jean-Paul Morel avec la participation de Giovanni Dotoli, Paris, Séguier/Arte, 1995, p. 117.

¹⁴⁹ Voir Nelly Kaplan, « Rencontre entre comètes. Abel Gance et Ricciotto [sic] Canudo », dans Giovanni Dotoli, *Cinéma, rythme et modernité, op. cit.*, p. 1.

¹⁵⁰ Voir Giovanni Dotoli, *Ricciotto Canudo ou le cinéma comme art*, préface de Jean-Louis Leutrat, Schena-Didier Érudition, Fasano et Paris, 1999, p. 25.

¹⁵¹ Voir Giovanni Dotoli, *Cinéma, rythme et modernité, op. cit.*, p. 38-39.

¹⁵² Voir Giovanni Dotoli, *Ricciotto Canudo ou le cinéma comme art, op. cit.*, p. 20-21.

¹⁵³ Dans ses écrits, Canudo s'intéresse notamment au cinéma « comme un œil artistique » et s'interroge sur « la question du rythme, la spécificité du langage cinématographique, les rapports entre théâtre et cinéma. » Giovanni Dotoli, *Cinéma, rythme et modernité, op. cit.*, p. 47-48.

¹⁵⁴ Voir Emmanuel Plasseraud, *L'Art des foules. Théorie de la réception filmique comme phénomène collectif en France (1908-1930)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Arts du spectacle. Images et sons », 2011, p. 91.

modernes¹⁵⁵ ». Et c'est le milieu aérien que Canudo choisit pour camper ce projet, voyant en lui un espace propice à l'expression de l'esprit de son époque, et particulièrement à celui du mouvement futuriste, avec lequel il partage le plus d'affinités. Quel autre domaine peut, après tout, mieux rendre compte du dynamisme de la vie moderne que le monde de l'aviation, entièrement tourné vers l'avenir, centré sur des idéaux de vitesse et de puissance ? L'imaginaire aérien, revigoré par l'apparition de l'avion, ainsi que le cinéma, encore tout jeune, héritent ainsi de la lourde tâche chez Canudo de capturer l'essence d'un temps nouveau : « La vie moderne, rapide de rythme, très étendue d'esprit, demande des expressions nouvelles à l'art qui la représente, à l'art vraiment digne de ce titre pour nous incomparable : moderne¹⁵⁶ ».

Au cœur de ce projet est placée une aviatrice, Hélène Tarnière, qui se voit confier le rôle principal du récit et de ses déclinaisons. Dès la préface, Canudo pose le caractère d'exception de sa protagoniste : « L'ambition de l'auteur est d'avoir campé des êtres qui étaient inconcevables en tout autre temps que le nôtre [...] ¹⁵⁷ ». S'il va de soi que le métier exercé par l'héroïne, comme des personnages secondaires qui sont aussi des aviateurs, est une invention du XX^e siècle, l'auteur renvoie également, par cette idée, à la personnalité d'Hélène Tarnière. À l'instar des pionnières ayant réellement parcouru les routes bleues de l'espace, la jeune femme est une figure d'exception : « Je ne raconterai pas ici la vie singulière de cette femme singulière, aujourd'hui disparue de la vie mondaine, que fut Hélène Tarnière¹⁵⁸ ». Pour décrire son aviatrice, Canudo convoque plusieurs des symboles visuels associés à la « femme moderne », tout comme les traits de caractère qui lui sont généralement attribués. Hélène, bien qu'elle possède des caractéristiques physiques associées à la jeune femme du XIX^e siècle, étant présentée comme belle, blonde et pâle, est également admirée « pour sa ligne, sa lumière et son amour actif et farouche des sports » (*AAR*, 7). Ce goût pour l'action se traduit dans son

¹⁵⁵ Ricciotto Canudo, « Préface », *L'Autre Aile. Synthèse romanesque de la vie et de la mort ailées*, roman visuel, suivi du roman original, illustré par les photographies du film, Paris, Eugène Fasquelle, 1924, p. 5-6.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 5.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 6.

¹⁵⁸ Ricciotto Canudo, *L'Autre Aile. Synthèse romanesque de la vie et de la mort ailées*, roman visuel, suivi du roman original, illustré par les photographies du film, Paris, Eugène Fasquelle, 1924, p. 7. Afin d'éviter la confusion entre le roman original et le scénario de Canudo, les deux œuvres seront identifiées, respectivement, à l'aide des sigles suivants : *AAR* et *AAs*, suivi du numéro de page.

apparence physique, le costume de pilotage lui conférant une allure masculine en dissimulant ses formes féminines¹⁵⁹. Présentée comme courageuse et déterminée, elle est également dotée d'un « tempérament actif et volontaire [et d'une] mâle d'énergie » (*AAr*, 62), ce qui contribue d'autant plus à la distinguer de l'idéal féminin et à apparaître comme une « femme moderne », précédemment définie par Tirza True Latimer et Whitney Chadwick par les qualités suivantes : « *She was in control, self-assured, capable, aggressive, adventurous, independent*¹⁶⁰ ». À cette attitude distinctive s'ajoutent des habitudes qui contribuent à l'éloigner de la norme ; l'aviatrice se plaît à fumer la cigarette et à conduire une automobile, deux symboles fortement associés, dans les Années folles, à la garçonne. En plus d'être une figure d'action menant une « vie moderne, vigoureuse et active » (*AAr*, 32), Hélène Tarnière est une *fugitive*, puisqu'elle emploie deux moyens de transport individualisés. Pour errer en ville ou se rendre au camp d'aviation, elle emprunte sa propre voiture, signe d'un certain degré d'indépendance : « Elle conduisait son auto sur la route comme son appareil dans l'air, avec une vitesse folle, comme si elle ne se rendait plus compte de la résistance et des complications du sol, et se croyait toujours seule dans le libre espace » (*AAr*, 40). La folie de la vitesse, qui a frappé de si nombreuses automobilistes de papier ainsi que quelques pionnières, est un mal qui touche non seulement Hélène lorsqu'elle s'installe derrière un volant, mais également lorsqu'elle se trouve aux commandes de son avion. À cette ivresse décrite par la narration, le scénario adapté ajoute une dimension supplémentaire : « Elle entend l'auto. Le rythme des cylindres s'empare de tout son sang. » (*AAs*, 12). À la manière de Danièle dans *L'Aventure sur la route* ou d'Emmeline dans *To the North*, Hélène est excitée par le mouvement de l'automobile, le carburant du véhicule coulant directement dans ses veines. La même passion la possède en vol, là où elle fait corps avec son appareil : « Elle allait enfin se mesurer avec

¹⁵⁹ « Le même soir, Hélène Tarnière enfermait sa souplesse et détruisait l'élégance fameuse de ses lignes dans une combinaison de travail, couleur d'azur. » (*AAr*, 13). Dans le film, la combinaison de pilotage créée par le couturier Paul Poiret, qui signe tous les costumes du film, provoque le même effet. Cependant, l'actrice incarnant Hélène, Marthe Ferrare, porte le plus souvent des robes, comme sur l'affiche du film où elle s'apparente bien plus à une femme du monde qu'à une pilote prête à s'envoler. L'influence de l'orientalisme sur le créateur ainsi que son goût pour les lignes simples et les tissus fluides transparaissent dans les costumes portés par l'aviatrice dans le film, celle-ci étant coiffée de turbans, vêtue de jupes souples et parée de colliers de perles qui allongent sa silhouette. La beauté des vêtements « de jour » contraste d'ailleurs avec le caractère sobre et dépouillé du costume de pilotage, qui dévoile le sérieux de l'entreprise.

¹⁶⁰ Whitney Chadwick et Tirza True Latimer, « Becoming modern », *op. cit.*, p. 3.

l'air, par tous ses nerfs et son courage. Les nerfs de son beau corps deviendraient les nervures des ailes de soie, et les battements de son cœur seraient ceux de son moteur, et sa pensée elle-même serait une chose de l'espace » (*AAr*, 19). Connectés l'un à l'autre, pilote et appareil ne fonctionnent plus qu'à l'aide d'un seul système nerveux, ce qui permet la parfaite coordination entre « l'effort musculaire et la réalisation mécanique¹⁶¹ ». L'aviatrice se nourrit de la force et de la puissance de l'avion, au point où sa chair fusionne avec le fuselage : « Ce soir qui précédait le jour où elle ne serait plus une passagère de son avion, mais le cœur et la tête même de l'appareil lancé dans le ciel, elle se sentit plus libre qu'un centaure, cet homme-cheval qui n'avait que la terre à parcourir » (*AAr*, 56-57). En présentant Hélène à la façon d'un « splendide oiseau au cœur humain » (*AAr*, 28), Canudo trahit l'influence sur son œuvre des mouvements d'avant-gardes :

En s'inscrivant dans la vision des futuristes italiens, l'auteur transforme peu ou prou Hélène en femme mécanique. [...] Si Canudo s'inspire évidemment des célèbres aviatrices de l'époque Hélène Dutrieu et Marie Marvingt entre autres, il explore avant tout les figures d'un Filippo Tommaso Marinetti et la simultanéité d'un Umberto Boccioni, où le geste humain copie et épouse les formes du métal¹⁶².

L'influence du futurisme transparaît certes dans la fusion entre l'organique et la mécanique, Canudo travaillant à cet égard la forme de son texte en exploitant des métaphores permettant d'accentuer ce rapprochement, mais cette idée apparaît également sur le « plan dramatique et humain¹⁶³ ». La technologie est évoquée non pas comme un outil d'aliénation, mais plutôt en tant qu'instrument de pouvoir, l'auteur voyant en elle, comme les futuristes, une source d'énergie violente et mortifère. En cela, il apparaît d'autant plus surprenant que le texte de Canudo, malgré un dénouement qui renoue avec les normes sociales¹⁶⁴, place une femme en

¹⁶¹ Thomas Bauer, *op. cit.*, p. 54.

¹⁶² *Ibid.*

¹⁶³ Ricciotto Canudo, « Préface », *op. cit.*, p. 6.

¹⁶⁴ À la fin du roman et du scénario adapté, Hélène Tarnière accepte l'amour que lui voue l'aviateur Robert Vraie depuis le début du récit. Après un terrible accident aérien ayant failli provoquer la mort de ce dernier, elle fait preuve de dénouement en le soignant durant sa convalescence, renouant par là avec des qualités toutes féminines. Durant cette période, elle se découvre une « autre aile », qui se présente comme une métaphore de l'amour : « L'autre aile... Ni de soie et de bois... ni de lumière sanglante... C'est la mienne, et c'est la vôtre... Oui. Vivre... vivre... Aile d'amour et de vie. Oh ! mon ami ! » (*AAr*, 77). Le roman s'achève ainsi sans qu'aucun indice ne soit donné quant à l'avenir des deux personnages dans le milieu aérien. Robert continuera-t-il de voler après un accident ayant failli lui coûter la vie (et ayant précipité Hélène dans ses bras) ? Hélène, de son côté, s'élançera-t-elle dans le ciel maintenant que son cœur est guéri ? Impossible de répondre avec certitude à ses

son centre, une femme qui, de surcroît, incarne tous les idéaux futuristes : force, courage, vitesse, mouvement, rien ne lui échappe.

C'est un événement tragique, quoique répandu dans le milieu aérien, qui pousse Hélène Tarnière vers les cieux. Quand s'ouvre le récit, elle assiste avec horreur à l'écrasement de l'appareil de son amoureux, l'aviateur Reymat. Dès lors, l'incident est évoqué à la façon d'un leitmotiv, l'aviatrice ne pouvant oublier le souvenir de son bien-aimé : « Hélène Tarnière porta longtemps en son âme et devant ses yeux la vision enflammée de cette torche qui s'alluma dans le ciel [...] » (*AAR*, 8). Dans le scénario adapté, Canudo imagine son héroïne, dans l'atelier de son appartement parisien, peignant une série de toiles représentant toujours la même idée obsédante : « *La torche humaine de l'avion qui brûle devant le soleil couchant* » (*AAs*, 7). Quoiqu'il s'agisse d'une figure muette n'étant évoquée dans le récit qu'à l'aide d'analepses, le défunt ne cesse malgré tout de faire sentir sa présence. Son visage apparaît régulièrement à Hélène, hantée par le souvenir de son amant s'enflammant dans les cieux ; le sixième photogramme (**fig. 121**) présent dans l'ouvrage, qui a d'ailleurs été utilisé pour créer l'affiche du film (**fig. 122**), présente une curieuse scène : la tête de l'aviateur Reymat apparaît au centre d'une hélice dont l'une des palmes est brisée. Hélène, dont la main est posée sur cette pièce mécanique ayant sans doute appartenu à l'avion de Reymat, observe avec intensité le visage flottant de son amoureux. Vêtue d'une robe noire témoignant de son deuil, l'aviatrice semble presque en proie à une transe ; sa main libre se porte à sa gorge, comme pour signifier qu'elle est étouffée par l'émotion. Dans son scénario, Canudo imagine d'ailleurs que l'appartement d'Hélène est décoré d'une image de la *Salomé* de Gustave Moreau, autre image de tête sans corps, manière pour lui d'associer son œuvre à une autre histoire d'une passion dévorante et mortifère. En plus de se révéler à l'aviatrice sous la forme d'une tête coupée, l'aviateur apparaît aussi à Hélène dès l'instant où elle tourne le regard vers l'azur. Tel un écran de cinéma rejouant, à l'infini, la même scène terrible, les cieux donnent à voir le fantôme de

questions. Or, en considérant que l'amour ne représente qu'une « autre aile », le singulier étant toujours employé dans le roman, et qu'il en faut deux pour voler, l'on peut supposer que Robert et Hélène n'ont pas encore renoncé à leur passion pour l'aviation. Dans un passage du roman, Canudo laisse entendre que les ailes désignent à la fois l'amour et l'avion : « L'autre aile ? L'autre aile ? Mais elle est brûlée ! C'est pour cela que j'ai donné à mon corps celles-ci, faites de bois et de soie... » (*AAR*, 63).

Reymat appelant à lui sa belle Hélène. Cette vision d'horreur s'érige en leitmotiv, réapparaissant systématiquement dans le récit pour rappeler à l'aviatrice son devoir :

Au milieu du soleil, elle voit, vague dans des fumées et des chœurs de petites flammes, l'image de l'aviateur mort, l'image de tous ses tableaux (*AAs*, 9).

Cependant, soudain, Hélène a la vision extrêmement confuse et rapide de l'appareil de l'aviateur Reymat flambant dans l'espace. (*AAs*, 26).

Elle passait des heures en regardant l'azur, lorsqu'il faisait beau, regardant avec une bien étrange fixité quelque point du ciel où une torche humaine de gloire malheureuse continuait à flamber devant ses yeux qui n'oubliaient pas (*AAr*, 11).

Chaque fois que le soleil se couchait avec tant de splendeur, elle devait y voir le visage de l'homme brûlant éternellement, quelque part, dans l'air (*AAr*, 14).

Elle regardait depuis un moment le soleil rouge et énorme au bord du rideau de l'horizon. Elle se dressa même, et il crut qu'elle allait tendre les bras vers une vision de flammes mauvaises, de flammes implacables autour d'une torche humaine, brûlant quelque part dans l'espace (*AAr*, 31).

Regardez vers le soleil qui brûle. Il y a un visage d'homme, au milieu (*AAr*, 32).

Dans ces six passages, l'auteur convoque l'un des plus puissants symboles de l'univers aéronautique, le soleil, qui évoque autant la passion qui brûle dans le cœur des pilotes que leur attitude téméraire faisant d'eux des « têtes brûlées ». Toujours, ceux-ci doivent prendre garde, quand ils s'envolent, au soleil trompeur ; jouant le rôle du *fatum*, il se présente bien souvent comme un mauvais présage, un signe de la catastrophe à venir. Tentateur, il pousse les pilotes à se surpasser pour mieux leur brûler les ailes. Plus encore, il représente un idéal impossible à atteindre, une limite infranchissable ; en lui s'incarne l'hybris des aviateurs, leur sentiment de démesure. Car ces héros ont des ailes de géant qui les empêchent de marcher. Tous sont menacés de connaître un destin semblable à celui d'Icare, Hélène, encore plus que les autres, puisqu'elle répond directement à l'appel d'Hélios. Quand elle s'envole, la jeune femme suit les traces de son amant disparu, réincarné en astre lumineux. En l'avion, elle découvre une manière de panser sa douleur, d'apaiser surtout les mauvais esprits qui la hantent. Véritable *fugitive*, elle emploie l'avion comme une échappatoire : « Au temps jadis, vous seriez entré dans un couvent et dans la méditation, pour oublier. Vous êtes merveilleusement moderne. Vous vous précipitez dans l'action » (*AAr*, 12). Ne pouvant s'accommoder d'une vie de

recluse, l'esprit téméraire et énergique d'Hélène trouve dans le travail une forme d'apaisement. Telle la « dernière servante du sacerdoce de l'air » (*AAr*, 15), la femme se consacre entièrement à son métier d'aviatrice, allant même jusqu'à rejeter l'amour que lui porte Robert Vraie, l'un des aviateurs qu'elle côtoie au camp. À nouveau, l'amour et l'aviation se révèlent incompatibles, se disputant la dévotion totale d'Hélène ; jusqu'au dénouement qui provoque la réconciliation entre les amants, l'aviatrice rejette l'affection de son prétendant, étant entièrement consacrée à la tâche qui l'attend dans l'espace. Car au-delà de la nécessité d'oublier, au-delà du besoin de réconfort, c'est un désir plus sombre qui l'interpelle là-haut. L'aviatrice est poussée par le visage de Reymat à terminer la bataille qu'il a menée contre l'espace, même si cela doit lui coûter la vie : « Ainsi, elle vivait avec la mort, elle se substituait à lui, sur le même chemin d'effort et de risque » (*AAr*, 27). L'apparition du soleil constitue en cela un rappel de la tâche à accomplir, idée qui est évoquée de manière frappante dans le roman visuel : « Un vif rayon de soleil entre dans la chambre d'Hélène. Immédiatement, elle prend son casque de cuir, et se hâte vers son appareil » (*AAr*, 27). Par ces indications destinées à l'actrice devant incarner Hélène, l'auteur souligne le lien direct qui existe entre le soleil et l'action. Trop de victimes ont succombé en vol, trop de sacrifices ont été faits au nom du ciel. Animée par sa haine envers « l'espace assassin » (*AAr*, 15), qui s'érige en ennemi et en adversaire, elle s'envole pour assouvir sa vengeance :

J'ai une vengeance à accomplir. C'est pour cela que je suis venue ici. Vous ne l'avez pas compris. Je vaincrai l'air. Je serai plus forte que lui. Je le traverserai, je le déchirerai, je le dominerai à ma guise, sur les traces laissées par celui qu'il m'a pris... par l'homme qu'il a broyé et consumé comme une torche, pour le plaisir de son azur. Ce sera ma vengeance. Je vaincrai l'espace, pour me sentir plus forte que lui... (*AAr*, 16)

Aveuglée par cette lutte sans merci qu'elle mène avec l'espace, qui constitue le principal antagoniste du récit, Hélène confie à Robert Vraie qu'elle n'est plus une femme, mais seulement une « volonté désespérée » (*AAr*, 56), son âme entière étant consumée par la haine envers les cieux¹⁶⁵, par la volonté surtout de les dominer : « L'air a dévoré tant d'énergie

¹⁶⁵ « L'idée fixe lui revenait à la surface, des tréfonds de cette âme ardente. Elle ne savait pas ce que "vaincre l'air" voulait dire au juste. Une énergie de haine la tenait, contre l'air. C'est tout. Une âpre volonté de vengeance aveugle, indomptable et très féminine, pour laquelle elle voulait tout donner d'elle-même, et souffrait de ne pas donner assez, de demeurer au-dessous de la tâche » (*AAr*, 60).

humaine, qu'il faut le défier avec mépris. Peu m'importe si la catastrophe d'un homme lui vient de son appareil. L'ennemi, c'est l'air. Nous devons le vaincre. Un de nos appareils n'est jamais qu'un cœur humain lancé contre le soleil... » (*AAr*, 56-57). Cette insatiable soif de vengeance et de victoire est une autre manière de souligner l'attitude moderne d'Hélène, puisque cette volonté est généralement associée au masculin. À l'espace, l'aviatrice lance un « étrange défi mâle » (*AAr*, 19), étant bien décidée à prouver qu'elle a sa place au camp d'aviation et qu'une Fille de l'éther peut remporter sa bataille contre le soleil.

18.4 La coqueluche des journaux

Entraînée vers les cieux par un brûlant sentiment de vengeance et non par un rêve de gloire, Hélène Tarnière n'échappe pas, cependant, à l'attention publique. Plus que tout homme qu'elle côtoie au camp d'aviation, c'est à elle que sont ouvertes les portes de la célébrité : « La renommée de la jeune aviatrice se répandait. Et les offres affluaient venant des maisons qui eussent voulu se l'accaparer, comme un article extraordinaire de publicité » (*AAr*, 29). À la façon de l'héroïne d'Edith Van Dyne, l'aviatrice se retrouve rapidement au cœur d'une frénésie médiatique ; des admirateurs se disputent son image, une maison d'aviation lui offre en cadeau un appareil, des journalistes lui rendent visite au camp d'aviation, le Tout-Paris se pressant même pour la voir : « Ce jour-là, les dignitaires de l'aviation, de la presse, de tous les sports étaient venus rendre l'hommage de Paris, souvent facile et toujours convoité, à la hardiesse et à la beauté » (*AAr*, 34).

Critique à l'endroit du caractère commercial de l'aviation dans plusieurs passages du récit, Canudo traduit également ce sentiment par la manière dont l'aviatrice éprouve de la répugnance à l'endroit de sa célébrité : « Hélène Tarnière se savait l'enjeu de disputes d'affaires et de paris. [...] Un certain dégoût la saisit de se voir marchandée de la sorte. Un certain dégoût d'être devenue une valeur morale, pour n'être considérée en réalité que comme un prix ou une prime de bourse » (*AAr*, 36). Ce passage traduit une réalité qui frappe l'aviation au début du XX^e siècle : encore jeune, désireuse de s'imposer dans le monde des transports et de rivaliser avec l'industrie ferroviaire et maritime, l'aviation utilise toutes les techniques mises à sa disposition pour se rendre visible auprès du public. Conscient du phénomène,

Canudo place un événement médiatique, qui s'annonce hautement spectaculaire, au cœur du dénouement de son récit, soit un « duel d'aviateurs ». Des aviateurs de maisons rivales sont ainsi conviés à s'affronter dans le ciel, devant une foule que le milieu veut désespérément reconquérir. Ils combattront en chevaliers modernes, c'est-à-dire « non à coups d'épée ou de pistolet, mais à coups de courage et d'endurance » (*AAr*, 52). Apprenant que Robert Vraie entend participer à cette démonstration de virilité, Hélène Tarnière prend la décision de se joindre à l'événement, bien décidée à le protéger du sort subi par son amant : « Et non seulement elle ne l'abandonnait pas, mais elle avait l'impression exagérément nette, mystiquement maternelle, de le protéger, de le défendre, de le disputer à l'air, à l'espace ennemis » (*AAr*, 62). Le duel apparaît pour elle comme l'opportunité de terminer sa bataille contre l'espace en montrant qu'elle n'est pas la « Servante de l'air » (*AAr*, 16), mais bien la « Maîtresse de l'air » (*AAr*, 55). Cette décision, qui fait d'Hélène l'unique représentante de son sexe lors de la compétition, attire l'attention publique. Dans son scénario, Canudo ajoute une scène au cours de laquelle la participation de l'aviatrice est annoncée au public, comme l'indiquent ces informations techniques : « Une vision de foule devant l'écran lumineux d'un grand journal des boulevards enveloppe les deux camarades. Sur l'écran, on voit en caractères énormes : 226. La belle aviatrice française Hélène Tarnière lance un défi à n'importe quel aviateur pour le duel des aviateurs » (*AAr*, 60). Précédant le métier et le nom d'Hélène, l'adjectif qualificatif soulignant sa beauté rappelle la façon dont la presse, afin de contrer les peurs associées à la modernité des aviatrices, convoquait des qualités associées à la jeune femme idéale (beauté, élégance, grâce, douceur, etc.) pour décrire les compétitrices : « L'éternel féminin [...] est le premier angle d'attaque en matière d'assignation de genre¹⁶⁶ ». Le texte de Canudo traduit bien, en cela, l'attitude contradictoire des journaux, qui célèbrent la hardiesse des aviatrices, mais soulignent aussi leur correspondance avec la norme. Traitées avec condescendance¹⁶⁷, les femmes sont aussi fréquemment écartées des compétitions, à moins que celles-ci leur soient exclusivement réservées. Les exploits féminins ne doivent pas

¹⁶⁶ Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 134.

¹⁶⁷ Voir *ibid.*

faire ombrage à la célébration d'une masculinité héroïque et sportive¹⁶⁸. Victime d'un phénomène similaire, Hélène Tarnière se voit refuser sa participation au duel :

Mais Hélène Tarnière ne devait pas voler. Les échos de la presse avaient empêché tout aviateur d'accepter de se mesurer avec une femme dans l'air [...]. Elle resterait à terre, comme une femme inutile, dont l'action humaine ne voulait pas aux grandes heures. Elle en souffrait beaucoup, dans tout son juste orgueil [...]. Le jeune homme comprenait la peine de cette femme qu'on rejetait dans le *mensonge conventionnel et séculairement stupide*, de la faiblesse de son sexe, le jour où enfin elle pensait se mesurer solennellement avec l'espace (*AAr*, 65-66 ; je souligne).

N'adhérant pas à la discrimination à laquelle font face les aviatrices et décriant la prétendue incapacité du sexe féminin, Canudo cloue son héroïne au sol de façon à décrier les inégalités qui frappent les aviatrices. C'est le rôle de spectatrice qu'Hélène joue dans le dénouement de l'œuvre, prenant place dans les tribunes aux côtés de journalistes, de photographes et de cinégraphistes lors du duel. Assise au premier rang, elle assiste à l'écrasement de Robert Vraie qui lui fait prendre conscience de l'ampleur de l'amour qu'elle éprouve pour lui. Ce jour-là, elle découvre cette « autre aile » annoncée par le titre. L'image de Reymat, qui illuminait le ciel, s'éteint. La menace est passée, Icare ne sera pas femme.

Chapitre 19

Portraits d'aviatrices

« Amènerai-je mon lecteur à l'endroit extrême de la libération de la femme, à cette pointe avancée de leur vol migrateur [que représentent les] [...] aviatrices ?¹⁶⁹ », demande Colette Yver en 1929. Dans *Femmes d'aujourd'hui*, ouvrage qu'elle consacre aux nouvelles carrières des femmes de son temps, l'auteure du roman *Princesses de science* (1907) ne manque pas de peindre les filles de l'air dans l'un de ses « petits médaillons [...] de la vie

¹⁶⁸ Voir Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 135.

¹⁶⁹ Colette Yver, *Femmes d'aujourd'hui. Enquête sur les nouvelles carrières féminines*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Collection nouvelle », 1929, p. 189.

féminine¹⁷⁰ », voyant en elles des figures incontournables de sa « société moderne, si jeune, si neuve¹⁷¹ ». Pour ce faire, elle présente à ses lectrices une célèbre aviatrice française, Maryse Bastié, qu'elle interviewe aux fins de son enquête, soulignant en elle son intelligence, sa bravoure, sa constance et sa témérité. Bien qu'elle ne tarisse pas d'éloges à l'égard de cet as de l'aviation, elle n'entend pourtant pas nécessairement, par son intermédiaire, en faire un exemple à suivre :

Je ne crains pas de susciter par ces fiers exemples trop de vocations intempestives chez les jeunes Françaises. Quand nos petites Françaises s'adonnent aux sports, généralement elles visent moins haut, l'altitude d'une balle de tennis leur suffit, et les jeunes hommes à marier n'ont pas à trop redouter que par une contagion regrettable le démon de l'Air ne rivalise un jour avec les thés et les Grands Magasins pour leur enlever l'épouse choisie¹⁷².

La majorité des femmes seraient ainsi protégées du danger que représente le « démon de l'Air », celui-ci ne s'emparant que des âmes les plus intrépides. C'est sur ce commentaire, qui réitère des préjugés plus qu'il ne les déconstruit, que l'auteure laisse son lecteur. Quand Colette Yver souligne le caractère d'exception de Maryse Bastié, c'est donc surtout pour signifier qu'il s'agit d'un être unique, hors du commun, exerçant un métier destiné à quelques rares élues, plus que pour souligner son génie ou son rôle de modèle à suivre. Les aviatrices ne constituent pas, à l'instar des cyclistes et des automobilistes, bien que ces dernières aient été significativement plus nombreuses à leur époque, la norme. L'adoption du métier de pilote se présente donc plus, aux dires de Colette Yver, comme une anomalie qu'une véritable voie d'avenir pour la femme. Même Amelia Earhart rêve du jour où ses collègues ne seront plus traitées comme des curiosités, tant par les hommes que les femmes : « *Some day, I dare say, women can be flyers and yet not be regarded as curiosities !* » (FI, 95). Et c'est peut-être cette conscience aigüe de leur marginalité qui pousse les femmes-pilotes, dès les débuts de l'aviation, à s'organiser en société, voyant là une manière de s'imposer dans le milieu aérien.

En France, deux événements méritent d'être soulignés à cet égard, soit la création, en 1902, du « challenge des femmes aéronautes » par le journal *La Vie au grand air*, en

¹⁷⁰ Colette Yver, *op. cit.*, p. 2.

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² *Ibid.*, p. 198.

association avec la commission sportive de l'Aéro-club de France¹⁷³, ainsi que la fondation en 1909 de *La Stella*, premier aéroclub féminin du pays¹⁷⁴. Dans le cas du premier, quoiqu'il s'agisse d'une compétition qui n'accorde alors aux femmes que le rôle de passagères au sein d'appareils pilotés par des hommes brevetés, elle apparaît néanmoins comme la première reconnaissance officielle du droit des femmes à l'envol et constitue, de surcroît, le « point de départ d'un processus de réaffirmation de la femme comme aéronaute¹⁷⁵ ». Car les « Filles de l'air », quoiqu'elles aient brièvement connu la popularité grâce à leurs ascensions en ballon au milieu du XIX^e siècle, succès marginal, car limité à la région bordelaise, sont rapidement tombées en chute libre ; l'invention de l'avion se présente comme l'opportunité, pour elles, de reprendre de l'altitude et de revenir sur le devant de la scène. Quant à *La Stella*, association qui visait à promouvoir différentes activités aéronautiques, que ce soit par l'usage du ballon ou de l'aéroplane¹⁷⁶, elle ne reconnaissait aux hommes que le droit d'être passagers¹⁷⁷ à bord d'appareils pilotés par des femmes, inversant ainsi les rôles institués dans les premières compétitions aériennes. Dès 1910, Pierre Lafitte reconnaît d'ailleurs cette situation en créant la Coupe Fémina, réservée exclusivement aux femmes pilotes. Cette épreuve de distance, qui est remportée la première année par Hélène Dutrieu, permet aux aviatrices de faire leurs preuves, mais également d'acquérir de la visibilité au sein de l'espace public et médiatique. Ces deux événements, qui témoignent d'une progression rapide dans les mentalités, placent également la France à l'avant-garde en matière d'aviation féminine¹⁷⁸. C'est là qu'évolue la majorité des pionnières de la première génération (1900-1918), telles Raymonde de Laroche, Hélène Dutrieu, Élise Deroche et Marie Marvingt¹⁷⁹. Les deux décennies suivantes sont marquées par

¹⁷³ Voir Luc Robène, « Vers la création d'un sport féminin », *op. cit.*, p. 174.

¹⁷⁴ Voir Luc Robène, « Le mouvement aéronautique et sportif féminin à la Belle Époque », *op. cit.*, p. 219.

¹⁷⁵ Luc Robène, *L'aventure aéronautique et sportive, 19^e-20^e siècles*, *op. cit.*, p. 348.

¹⁷⁶ Voir Eileen F. Lebow, *op. cit.*, p. 8.

¹⁷⁷ Voir Luc Robène, « Le mouvement aéronautique et sportif féminin à la Belle Époque », *op. cit.*, p. 222.

¹⁷⁸ Au début du XX^e siècle, Paris « est le centre de l'aviation internationale : c'est à Paris que l'on installa les premiers terrains d'aviation et que l'on organisa les premiers meetings aériens. Ce n'est qu'à partir de ce moment que l'intérêt du public augmenta, et en juillet 1909, cet intérêt culmine avec la traversée de la Manche par Louis Blériot, qui fut célébrée comme un événement majeur. » Christoph Asendorf, *Super Constellation. L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, avant-propos par Angela Lampe, traduit de l'allemand par Didier Renault et Augustine Terence, Paris, Macula, 2013 [1997], p. 21.

¹⁷⁹ Voir Eileen F. Lebow, *op. cit.*, p. 8-45.

la cosmopolitisation de la pratique, alors que des aviatrices de nationalités diverses¹⁸⁰ profitent du chemin parcouru par leurs prédécesseuses avant la guerre pour s'illustrer à leur tour. À cet égard, elles se démarquent autant par les actes concrets qu'elles posent que leurs prises de parole. Plusieurs d'entre elles ont en effet pris la plume pour raconter leurs aventures, ce qui les distingue des cyclistes et des automobilistes, plus timides. Un plus grand nombre encore se sont affichées par l'intermédiaire de la photographie, du cinéma et de la publicité, y voyant une manière de financer leur sport et de promouvoir leur pratique. Grâce au précieux témoignage qu'elles ont laissé dans leurs autobiographies, leurs récits de voyage et leurs carnets de bord, mais aussi grâce au travail conscient qu'elles ont effectué sur leur image, il est possible d'identifier les marqueurs, les symboles, les thèmes et les *topoi* qui peuplent l'imaginaire de l'aviatrice, cette *fugitive* de l'éther, dont la fuite ne connaît ni frontières ni limites, mais également de voir comment, à travers elle, s'est concrétisé le rêve d'Amelia Earhart : « *That women will share in these endeavors, even more than they have in the past, is my wish – and prophecy* » (*FI*, 208).

19.1 L'extraordinaire Amelia Earhart

La légende raconte qu'Amelia Earhart aurait « dormi avec sa première veste en cuir pendant trois jours pour obtenir un effet usé¹⁸¹ ». De tous les trench-coats portés par l'aviatrice lors de sa fulgurante carrière, l'un est aujourd'hui exposé au *National Space and Air Museum* à Washington (**fig. 123**), où il prend place parmi d'importants objets de l'histoire aérienne, tels que le planeur des frères Wright ou le monoplan utilisé par Charles Lindbergh pour effectuer sa traversée de l'Atlantique en 1927. En apparence anodin, l'imperméable brun clair frappe pourtant à la vue grâce à son allure masculine, évoquée tant par la coupe du vêtement que le choix du matériau, le cuir ayant une qualité virile : « *At the same time, leather is suggestive of physical strength, aggression and primitive animal power, yet also it is skin, precisely that*

¹⁸⁰ France : Hélène Boucher, Maryse Bastié, Adrienne Bolland, Maryse Hilsz ; États-Unis : Amelia Earhart, Ruth Law, Blanche Scott, Ruth Nichols ; Angleterre : Beryl Markham ; Amy Johnson.

¹⁸¹ Agnès Saint-Laurent, « Un style épuré et sportif », *Fashion. La mode à travers l'histoire*, Londres, Dorling Kindersley Limited, 2012, p. 280.

*sensual and defining bodily surface hidden for so long under cumbersome clothes*¹⁸² ». Mais l'existence de la célèbre pilote, disparue en mer en 1937, n'est pas uniquement rappelée aux visiteurs à l'aide d'un veston ; le Lockheed Vega 5B, avion grâce auquel elle fracassa deux records féminins, y est également exposé (**fig. 124**). À la vue du veston, si élégant avec sa doublure en tweed, si parfaitement usé, ainsi que de l'appareil d'un rouge éclatant, dont le fuselage brillant rappelle la carrosserie d'une voiture de course, le visiteur n'a d'autre choix que de s'imaginer une femme à la personnalité hors du commun. Car Amelia Earhart n'était pas une femme de l'ombre. Consciente du rôle prépondérant joué par l'image dans son milieu, mais plus largement dans le monde moderne, elle prend soin de cultiver sa réputation : « *In flying, as in many modern pursuits, a certain amount of showmanship helps one to get over the rough spots – especially if flying is a profession and competition hard* » (FI, 167). Dès ses débuts, elle sait s'adapter à l'attention médiatique dont elle fait l'objet, y prenant même plaisir en fréquentant la haute société et les cercles hollywoodiens. C'est dans ce contexte que son apparence vestimentaire et physique acquiert un rôle significatif dans la cristallisation de sa renommée ; en plus de son uniforme de pilotage (**fig. 125**), qui devient une sorte de costume qu'elle revêt rituellement pour chacune de ses apparitions publiques, comme le costume porté par un comédien de théâtre avant d'entrer en scène, elle peut compter sur son style androgyne pour se démarquer. Rappelant l'allure d'une Katharine Hepburn ou d'une Marlene Dietrich, la pilote s'affiche en tailleur, porte des cravates, des pulls, des vestes en cuir et des pantalons à plis. Sa silhouette longiligne est soulignée par des ceintures portées sur les hanches et ses cheveux courts, enfin, complètent ce portrait qui emprunte à la garçonne. Consciente de l'avantage qu'elle peut tirer de sa réputation, l'aviatrice se découvre un talent de designer et conçoit sa propre collection de vêtements dans son appartement à New York. Lancée en 1934 dans plusieurs grands magasins à travers les États-Unis, la ligne créée par l'aviatrice est destinée à la femme active et comprend, entre autres, des robes, des blouses et des complets ornés de boutons en forme d'hélice, clin d'œil à la profession de la créatrice, ainsi que des chapeaux faits avec de la soie utilisée pour la confection de parachutes. L'aviatrice prend elle-même la pose (**fig. 126**) pour en faire la publicité, consciente qu'elle représente le meilleur

¹⁸² Barbara Burman, *loc. cit.*, p. 310.

atout pour populariser sa collection, et apparaît notamment dans les pages de *Vogue*. Chaque article porte une étiquette (**fig. 127**) qui évoque son statut d'aviatrice : un avion miniature s'élanche devant le nom d'Amelia en laissant une traînée rouge derrière lui, ce qui évoque les lignes tracées par les navigateurs sur leurs cartes. La couturière, jamais, ne surpasse l'aviatrice, celle-ci constituant la raison même de l'existence de la collection. Par la manière dont elle tire profit de son statut de quasi-célébrité, Amelia Earhart constitue le parfait exemple du rapport étroit qui existait, dans les années 1930, entre l'univers aérien et le milieu artistique¹⁸³.

À la vue des élégantes pilotes présentées dans les précédents chapitres, l'on pourrait croire que les romanciers ont grossièrement exagéré les qualités de vedette des aviatrices, voyant en elles des figures exubérantes propices à la création d'histoires sensationnelles. Et pourtant, les représentations données des pilotes ne sont pas si loin de la réalité. Il est même difficile de déterminer avec certitude, entre les pionnières et les aviatrices de fiction, lesquelles ont eu la plus forte influence sur leurs homologues. Car de toutes les *fugitives*, l'aviatrice apparaît comme l'incarnation la plus emblématique de la « femme moderne », en cela qu'elle effectue un travail conscient sur son apparence, celle-ci possédant même une surconscience de son image. L'aviatrice et bourlingueuse française Maryse Bastié raconte, à ce titre, qu'elle avait pris l'habitude de se « refaire une beauté » avant de sortir de son appareil. Au terme d'un long voyage l'ayant conduite à Moscou, elle affirme dans son œuvre *Ailes ouvertes. Carnet d'une aviatrice* (1937) : « Je vois encore leur étonnement à tous lorsqu'ils me virent sauter de la carlingue en bas de soie et en souliers à talons hauts... L'un d'eux me demanda si c'était ainsi que j'avais accompli mon raid./ Amusée par sa mise stupéfaite, j'affirmai : – Mais... naturellement !¹⁸⁴ ». La cycliste et l'automobiliste, malgré leurs propres tentatives de mises en scène, ont le plus souvent été l'*objet* des représentations d'autrui, se retrouvant ainsi à la merci de la critique, mais également des fantaisies, les plus souvent sexuelles, de leurs admirateurs. Les aviatrices inspirent, certes, leur part de fantasmes et de craintes, mais il faut souligner leur

¹⁸³ Des couturiers comme Paul Poiret proposent même, dans leurs défilés, des tenues d'aviatrices, dont « la fonction principale était de barrer la route aux tourbillons d'air qui s'engouffraient violemment sous les jupes » Alain Pelletier, *op. cit.*, p. 23.

¹⁸⁴ Maryse Bastié, *Ailes ouvertes. Carnet d'une aviatrice*, illustré de planches hors texte, Paris, Fasquelle éditeurs, 1937, p. 102. Désormais abrégé en *AO*, suivi du numéro de page. C'est d'ailleurs la photo d'une Maryse souriante, portant rouge à lèvres et talons hauts, qui côtoient le frontispice de l'ouvrage.

initiative, celles-ci collaborant activement à la création de leur statut de célébrité¹⁸⁵. En les codes esthétiques, vestimentaires et corporels de leur temps, elles découvrent une matière plastique qu'elles peuvent modeler et dont elles peuvent faire un usage pratique et éclairé afin de s'assurer de la manière dont elles sont perçues en société. Un tel phénomène est précisément, selon la critique Liz Conor, caractéristique du comportement de la « femme moderne »¹⁸⁶. Concrètement, cela signifie que la femme n'est pas uniquement le sujet d'un spectacle, puisqu'elle en fait intégralement partie et contribue même à son élaboration : « *To appear within it [the modern scene] was to literally make a spectacle of oneself, to configure oneself as spectacle to apprehend oneself and be apprehended as image*¹⁸⁷ ». Au sein d'un panorama saturé par d'innombrables stimuli visuels, il faut savoir apparaître avec panache pour prendre sa place : « *In the modern teleology of the feminine subject, the "field of vision" becomes foundational*¹⁸⁸ ».

Qu'elles le veuillent ou non, les aviatrices sont des figures publiques ; elles ne peuvent échapper à la forte attention médiatique que génère leur pratique. Elles sont des vedettes, au même titre que leurs confrères masculins :

[E]n ce début du XX^e siècle, l'aviateur [...] adopte déjà les postures de la « vedette » qui doit en partie son succès et son prestige social à la médiation dont il est l'objet. Les représentations se superposent pour donner une image composite qui se répercute à l'intérieur de l'espace médiatique, au sein de la culture populaire, dans les arts¹⁸⁹.

La pilote américaine Louise Thaden, dans son autobiographie intitulée *High, Wide and Frightened* (1938), avoue avoir elle-même été le sujet d'une forme d'adulation¹⁹⁰ au cours de sa carrière, étant sans cesse entourée d'une foule d'admirateurs, de reporters et de photographes flattant sa vanité¹⁹¹. Racontant sa participation, en 1929, au premier *Women's*

¹⁸⁵ Voir Barbara Burman, *loc. cit.*, p. 304.

¹⁸⁶ Voir Liz Conor, *op. cit.*, p. 7.

¹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 8.

¹⁸⁹ Françoise Lucbert et Stéphane Tison, « Introduction », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 30.

¹⁹⁰ « *Adulation of this sort is false, we know that ; but it's pleasant.* » Louise Thaden, *High, Wide and Frightened*, New York, Stackpole, 2018 [1938], p. 17. Désormais abrégé en *HWF*, suivi du numéro de page.

¹⁹¹ « *Pilots whom I had heretofore envied, now envied me. They stood in admiring groups about the sleek looking ship, extolling her streamlined cleanness, all but drooling at the mouth to fly her. My popularity zoomed to a new high. It was very gratyfing to my vanity* » (*HFW*, 52).

Air Derby de l'histoire des États-Unis, elle se remémore la frénésie qui entourait les pilotes sur la ligne de départ : « *The ground surrounding Clover Field at Santa Monica, California, was black with spectators and cars. [...] It was a madhouse ; phones ringing, reporters, field officials, races officials, contestants* » (HFW, 71). Et pourtant, tout cela est bien pâle en comparaison du chaos qui l'attendait à l'arrivée, à Cleveland en Ohio, après sa victoire. Immortalisé dans une photographie (**fig. 133**), le moment où elle émerge du cockpit de son appareil est reconstitué en ces termes : « *“Mrs. Thaden, how does it feel, having won the First Women’s Air Derby ?”/“Mrs. Thaden, look this way, please.”/ “Hi, Louise, congratulations !”/ “Can we get an endorsement from you on Firebrand Tires ?”/ [...] In confusion, I suddenly found myself face to face with a battery of microphones, looking into a sea of staring faces* » (HWF, 88). À ce tourbillon médiatique, il faut savoir s'adapter.

19.2 Les raisins d'Harriet Quimby

Parmi les pionnières qui ont accédé au statut de vedette, il serait impossible de passer sous silence Harriet Quimby, véritable comète de l'aviation américaine. Dès le début de sa brève carrière (elle meurt dans un accident d'avion onze mois seulement après avoir obtenu son brevet), elle en confie la gestion à un agent¹⁹², geste naturel pour cette femme qui était autrefois actrice et journaliste. Possédant un sens aigu des « relations publiques et de la “mise en scène”¹⁹³ », elle peut également compter sur son propre employeur, le *Leslie's Illustrated Weekly*¹⁹⁴, pour faire la promotion de ses activités, mais également pour attirer l'attention du public sur le phénomène de l'aviation au féminin, ouvrant ainsi la voie à toute une génération d'aviatrices spectaculaires. En 1912, elle tire profit de sa réputation en devenant l'égérie d'un jus de fruits pétillant, le *Vin Fiz*. La marque voit en la pilote, qui était reconnue à l'époque pour l'originalité de son uniforme de pilotage (**fig. 128**), la muse idéale ; son costume évoquant la couleur des raisins, c'est toute de violet vêtue qu'elle apparaît sur les affiches (**fig. 129**). Cette combinaison inusitée, qui pouvait se transformer en une robe conventionnelle au

¹⁹² Voir Alain Pelletier, *Les filles d'Icare. Histoire mondiale des aviatrices*, Paris, E-T-A-I, 2011, p. 18.

¹⁹³ *Ibid.*

¹⁹⁴ Voir Lisa M. Stepanski, *loc. cit.*, p. 778.

besoin¹⁹⁵, avait été conçue sur mesure par l'aviatrice elle-même avec l'aide du couturier américain Alexander M. Grean¹⁹⁶. Portée par la pilote pour toutes ses démonstrations publiques, elle marqua l'imaginaire presque tout autant, sinon plus, que ses prouesses dans le ciel. Plus de dix ans après la mort de Quimby, Amelia Earhart se remémore en ces termes l'extravagante apparence de sa compatriote et prédécesseure :

I have seen pictures showing Harriet Quimby as she dressed the day of that flight and on others too. Extraordinary clothes ! [...] Miss Quimby's costume material was purple satin. There were full bloomers reaching below the knee with high laced shoes below. [...] Accessories were goggles and gauntlets and a long leather coat for cold weather flying (FI, 182-183).

Si les aviatrices se soucient autant de leur apparence, ce n'est pas uniquement par coquetterie, mais bien en raison de l'intérêt et de l'importance accordée à cette question par le public. D'une part, se parer de certains artifices traditionnellement associés au féminin permet d'éviter les commentaires désobligeants. Amelia Earhart déplore à ce sujet que certains hommes qualifient les mécaniciennes, en raison de leurs uniformes tachés d'huile à moteur, de « *grease monkey* » (FI, 145). C'est également pour cette raison que celle-ci, au début de sa carrière, préférerait porter les cheveux longs : « *Up to that time I had been snipping inches off my hair secretly, but I had not bobbed it lest people think me eccentric. For in 1920 it was very odd indeed for a woman to fly, and I had tried to remain as normal as possible in looks, in order to offset the usual criticism of my behavior* » (FI, 26). Earhart sacrifie ainsi à l'esthétique ce qu'elle gagne en pratique, l'apparence physique lui servant à mieux faire accepter son métier, celle-ci apparaissant moins comme une menace lorsqu'elle se conforme aux normes vestimentaire et capillaire de son temps. D'autre part, le souci des apparences s'explique par l'intérêt que cette question suscite dans les magazines¹⁹⁷. Il va de soi qu'une revue telle que *Femina* fait paraître, le 15 février 1911, un article intitulé « La tenue de l'aviatrice, que doit-elle être ? », dans lequel on peut lire divers conseils adressés aux

¹⁹⁵ Voir Alain Pelletier, *op. cit.*, p. 23.

¹⁹⁶ Voir *ibid.*

¹⁹⁷ Voir Eileen F. Lebow, *op. cit.*, p. 6.

« gracieuses exploratrices de l'éther¹⁹⁸ » quant au choix de leurs souliers, leur manteau, leur chapeau, leur coiffure, etc. Or ce sujet n'échappe pas non plus aux magazines spécialisés, tels que *La Revue aérienne*, dont le public n'est pas exclusivement féminin. Dans « La mode chez les aviatrices », paru le 10 mars 1912, la chroniqueuse Annie Wanss ouvre son article en soulignant l'intérêt que son enquête, menée auprès d'aviatrices quant à la meilleure manière de concilier, par le vêtement, « le pratique avec l'élégant, la prudence avec la grâce¹⁹⁹ », représente auprès de son public : « Que le sujet de cette enquête ne semble pas futile aux graves lecteurs de la Revue Aérienne ! » Ayant notamment obtenu des réponses de la Française Marie Marvingt et de l'Américaine Mathilde Moisant, elle retranscrit en détail les suggestions que lui ont fournies les pilotes et qui se veulent avant tout pragmatiques : « Pour se livrer à n'importe quel sport, il faut avant tout un équipement pratique²⁰⁰ », affirme Marie Marvingt. Mathilde Moisant, elle, comprend la puissance d'évocation du visuel et joint ainsi, à un court billet expliquant ses choix vestimentaires, deux photos d'elle (**fig. 130**) ; l'une la présente en costume de ville, vêtue d'une robe longue et d'un large chapeau à plumes, alors que l'autre la met en scène dans sa combinaison de pilotage, qui est faite d'une étoffe de velours foncée, d'un couvre-tête et de gantelets en cuir. Pour la chroniqueuse, il ne fait aucun doute que les deux silhouettes s'équivalent et montrent « de façon [...] péremptoire que la grâce féminine n'entend pas négliger demain le royaume des airs²⁰¹ ».

Exemples parmi tant d'autres, Harriet Quimby, Marie Marvingt et Mathilde Moisant témoignent de la manière dont l'aviatrice, plus que toute autre *fugitive* avant elle, a exploité les avantages, les outils et les possibilités que lui offrait la société moderne, mais plus précisément la culture de masse et le modèle de consommation qui lui était associé. Autrefois, l'image des cyclistes et des automobilistes avait été abondamment utilisée à des fins publicitaires. Qu'il s'agisse de *velocewomen* en fleurs, paradant au bois de Boulogne avec leur amant ou filant sur

¹⁹⁸ A. Fordyce, « La tenue de l'aviatrice. Que doit-elle être ? », *Femina*, n° 242, 15 février 1911, p. 79. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5505675j/f7.image.r=feminatenu%20de%20l'aviatrice%20tenue%20de%20l'aviatrice>, consulté le 4 juillet 2018.

¹⁹⁹ Annie Wanss, « La mode chez les aviatrices », *La Revue aérienne*, n° 82, 10 mars 1912, p. 125. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65543447/f9.image.r=la%20mode%20chez%20les%20aviatrices>, consulté le 4 juillet 2018.

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 126.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 128.

des routes de campagne, ou encore de jolies chauffeuses, assises sur le capot d'une Rolls-Royce ou prenant la pose derrière le volant d'un bolide de course, toutes ont, au-delà de leur beauté, leur charme et leur jeunesse, un point en commun : leur anonymat. Visages sans nom, existent uniquement au bénéfice d'autrui. À l'ère des aviatrices, les rapports de forces se transforment, car dorénavant, la publicité devient, pour la *fugitive*, un outil d'autopromotion. Si le *Vin Fiz* profite de la notoriété de Quimby pour se vendre, la pilote, elle, tire avantage de ce contrat publicitaire pour gagner en visibilité. C'est donc en termes de réciprocité qu'il faut penser les rapports entre l'aviatrice et la culture de masse, phénomène qui fait d'elle une femme ultramoderne : « *Modernity's visions of women became part of women's self-perception as modern : gendered representations became embodied. [...] The picture formed part of her and she formed part of the picture as she became emblematic of the pictorial life of the modern scene*²⁰² ». Ces allers-retours entre les représentations et les phénomènes sociaux qui leur correspondent, quoiqu'ils s'effectuaient aussi chez les cyclistes et les automobilistes, s'accélérent avec l'aviatrice. Car la femme qui apparaît sur l'affiche du *Vin Fiz* est bien réelle ; elle détient un brevet de pilotage et ses admirateurs peuvent la croiser dans des expositions aériennes ou la voir s'élancer lors de compétitions ; son visage apparaît à la une des journaux, son nom retentit à la radio. Alors que les *velocewomen* et les chauffeuses évoquaient tantôt le passé, quand on les imaginait coiffées de couronnes de fleurs comme les nymphes, ou le futur, lorsqu'elles affichaient un degré d'émancipation dépassant les plus folles espérances, l'aviatrice, elle, est symbole du concret et de l'actuel. Elle est l'image vivante du présent, bref, des temps modernes.

19.3 De la chambre noire au cockpit

Dans un monde où les représentations prolifèrent, la circulation des nouvelles s'accélère et où la nouveauté devient rapidement démodée, toute héroïne fait face à la terrible menace de l'oubli : « Durant quelques jours je fus pourchassée par les journalistes et les photographes et j'eus la vedette de l'actualité./ Et puis, on m'oublia... très vite » (*AO*, 109), raconte Maryse

²⁰² Liz Conor, *loc. cit.*, p. 8.

Bastie. Pour exercer le métier de pilote, qui est une pratique coûteuse, il convient d'obtenir du financement ; si les hommes peuvent compter sur l'armée ou les services gouvernementaux (livraison du courrier, transport de passagers), pour survivre, les femmes doivent se rabattre entièrement sur l'univers du spectacle. En répétant leurs exploits et en multipliant leurs apparitions publiques, elles s'assurent d'entendre leur nom à la radio et de voir leur photo dans les tabloïds, un « mal » nécessaire pour obtenir des contrats. Mais la compétition est rude et chaque jour semble voir émerger une nouvelle vedette : « Il en va ainsi de la gloire!... Éphémère et capricieuse, elle vous effleure de son aile fulgurante et s'envole aussitôt vers d'autres sujets qu'elle éclaire de son fugitif rayonnement pour les rejeter dans l'ombre avec la même rapidité qu'elle a mis à les en sortir » (AO, 110). La visibilité est une nécessité, phénomène qui explique la grande quantité de photographies laissées par les aviatrices, comme les aviateurs d'ailleurs, à la postérité. Poser à côté de son appareil, dans une combinaison qui brouille la frontière entre les genres²⁰³, devient un passage obligé pour toute femme ayant suivi les traces d'Icare.

Les photographies ont ceci de particulier qu'elles offrent aux aviatrices un plus grand contrôle sur leur image que les illustrations, qui tendent à surféminiser les pilotes, phénomène que souligne Luc Robène. Au sujet d'une illustration (**fig. 131**) parue dans *La Vie au grand air* en 1913²⁰⁴, représentant la comédienne Juliette Marchal après son vol avec le pilote Alfred Leblanc, le critique affirme :

La photographie est surprenante. D'un côté, l'aviatrice nous est présentée dans la modernité triomphante de l'aéroplane, en tenue de cuir et casque bouilli, amazone conquérante des temps nouveaux, qui n'hésite pas à se rendre sur les lieux de ses prestations artistiques (elle est cantatrice) en aéroplane. De l'autre, cette transgression inouïe [...] est nuancée au cœur même de la composition photographique par l'incrustation du deuxième temps du vol, l'atterrissage, et le moment où la femme redevient femme, en se poudrant le nez et en reprenant forme esthétique féminine (coiffure, toilette, gestuelle)²⁰⁵.

²⁰³ Voir Barbara Burman, *loc. cit.*, p. 309.

²⁰⁴ Voir « La véritable aviation de tourisme », *La Vie au grand air*, n° 782, 13 septembre 1913, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9606155f?rk=300430;4>, consulté le 9 septembre 2018.

²⁰⁵ Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 136.

En ce sens, la virilité du costume de pilotage est contrebalancée par la coquetterie démontrée à l'atterrissage, le retour au sol équivalant à un retour à la normale²⁰⁶. Si le voyage en avion permet la manifestation d'une certaine modernité, dans l'attitude et l'apparence, un tel comportement disparaît dès lors que se referme la fenêtre d'opportunité que constituent l'espace et le temps du vol. Là où les portraits d'aviatrices se distinguent, c'est par la manière dont elles s'opposent à cette nécessaire féminisation ou normalisation du comportement de l'aviatrice. Si de telles représentations n'échappent pas, bien entendu, à un certain degré de mise en scène, il n'en demeure pas moins qu'elles constituent un précieux témoignage de la manière dont l'aviatrice choisit, consciemment, de se donner à voir et de la façon dont se construit, à travers elle, une nouvelle identité féminine : « *But as mobile spectacles the aviatrix and the women motorist also engendered new points of view for women. Their coverage in the press inaugurated the ability of visual technologies to follow their movements and render the mobility of women as spectacle*²⁰⁷ ».

Pour immortaliser sa légende, Icare moderne doit prendre la pose, en tenue de pilotage, devant son char céleste. C'est là une preuve tangible de l'entreprise courageuse qu'il s'apprête à accomplir, car on l'imagine ensuite sautant dans le cockpit de son appareil pour s'envoler vers les cieux. Tout conquérant du ciel doit disposer d'un tel portrait, destiné à orner les pages des journaux. En Amérique comme en Europe, mais également en Australie et en Nouvelle-Zélande qui voient émerger leurs propres célébrités comme Jean Batten²⁰⁸ et Charles Kingsford Smith²⁰⁹, le public est friand des images d'aviateurs et d'aviatrices, hommes et femmes devant se soumettre à l'exercice du portrait à intervalle régulier, à en juger par la quantité incroyable de photographies laissées par chaque pilote au public. En ce sens, il convient de souligner que les portraits d'hommes et de femmes se construisent sur un même modèle, partagent des codes et des modes de représentation similaires. Ainsi, les pilotes apparaissent systématiquement, dans les photographies, vêtus de leur uniforme de pilotage et paré d'un nombre variable d'accessoires : foulard, lunettes de protection, gants, casque et

²⁰⁶ Voir Luc Robène, « Exploits techniques, exploits sportifs ? », *op. cit.*, p. 136.

²⁰⁷ Liz Conor, *op. cit.*, p. 68.

²⁰⁸ Jean Batten, aviatrice néo-zélandaise détentrice de nombreux records, effectua en 1936 le premier vol en solo entre l'Angleterre et la Nouvelle-Zélande.

²⁰⁹ L'Australien Charles Kingsford Smith fut le premier, en 1928, à traverser l'océan Pacifique en avion entre l'Australie et les États-Unis. Il mourut dans un accident aérien en 1935.

bottes en cuir, etc. Cet accoutrement, en dissimulant partiellement les formes du corps et les traits du visage, contribue à gommer les différences entre les aviateurs et les aviatrices. La combinaison est préférée à la tenue de jour ou aux vêtements plus élégants, car le port de l'uniforme permet de souligner la nature extraordinaire du pilote, de le distinguer visuellement des « mortels ». Les vêtements participent directement de la construction de leur *éthos*, comme le souligne ironiquement Bobbe Lang dans *Women with Wings* : « *I shall wear my jodhpurs and swagger about like a real he-man. Most people don't think you're an aviator unless you consistently wear helmet and goggles* » (*WW*, 13). Une apparence traditionnellement féminine apparaît incompatible avec le métier d'aviateur, associé à la violence et au danger. S'il arrive aux femmes d'afficher un large sourire sur les photos, on remarque que la plupart des vedettes de l'air préfèrent montrer un air sérieux et fixer avec détermination l'objectif de la caméra. Quant à la mise en scène du sujet dans son environnement « naturel », soit l'aérodrome, quatre compositions sont privilégiées par les photographes. Il est ainsi fréquent de voir le pilote, debout sur la piste d'atterrissage, prendre la pose devant son appareil, comme dans cette photographie d'Amelia Earhart (**fig. 132**) qui utilise un plan large, à l'horizontale, de façon à capter de l'avion dans sa totalité. Dans un autre cas, on remarque l'utilisation de plans rapprochés, puisqu'ils permettent de mettre en valeur les pièces emblématiques de l'avion, tels l'hélice, le moteur ou les ailes. Dans ce type de représentations, c'est le contact entre le pilote et l'appareil qui est mis en valeur, comme dans ces photos de Louise Thaden²¹⁰ (**fig. 133**) et de Beryl Markham²¹¹ (**fig. 134**). L'une des poses les plus typiques demeure cependant celle où le pilote prend place dans le cockpit, une manière de signifier l'imminence de son départ ou son retour triomphant au sol, mais également de le montrer en pleine action, aux commandes de son appareil, tel qu'on le constate dans cette image d'Hélène Boucher (**fig. 135**). Enfin, certaines représentations évacuent complètement l'avion, préférant utiliser un gros plan pour faire régner, seul, le pilote. À défaut de pouvoir compter sur l'appareil pour placer la scène en contexte, c'est aux accessoires que revient le rôle de symboliser le caractère exceptionnel du sujet. Le casque, la veste en cuir et les lunettes de protection deviennent alors

²¹⁰ Aviatrice américaine, auteure de *High, Wide and Frightened* (1938).

²¹¹ Aviatrice kényane d'origine britannique, auteure de *West with the Night* (1942).

des éléments essentiels, ce que prouve cette image d'Amy Johnson²¹² (**fig. 136**). Imitant les portraits de célébrités, cette image, une fois signée par l'héroïne elle-même, semble tout indiquée pour aller rejoindre celles de Katharine Hepburn dans un quelconque album d'admirateur²¹³. À la différence cependant des photographies glamour des actrices d'Hollywood, le portrait de Johnson représente une femme dépouillée d'artifice ; seul le rouge à lèvres subsiste comme marque de coquetterie. Face à de telles représentations, il faut reconnaître que les aviatrices créent un trouble dans le genre, phénomène qui les rend d'autant plus menaçantes.

Les représentations d'aviateurs, étudiées par plusieurs critiques à la différence des photos d'aviatrices, ont en effet été utilisées pour reconstruire l'identité masculine, le pilote apparaissant comme un héros²¹⁴ et un guerrier doté de qualités enviables et viriles, telles que la bravoure, l'audace et un sens du sacrifice²¹⁵. Ces qualités sont mises à profit et exacerbées pendant la Première Guerre mondiale²¹⁶, au cours de laquelle les aviatrices ont été reléguées à des rôles secondaires. Or, même après cette période de tourmente, les aviateurs continuent à être présentés comme des modèles à suivre pour une génération de jeunes hommes en quête de liberté individuelle : « [S]portif et pionnier de la science avant 1914, le héros de l'air devient pendant la guerre et les années 1920 un héros militaire ; enfin, dans les années 1930, on voit la naissance des idoles, incarnation d'une nouvelle image de la virilité²¹⁷ ». Tantôt un courageux chevalier, tantôt un Don Juan du ciel, le pilote profite d'un important système médiatique²¹⁸

²¹² Aviatrice britannique qui fut la première femme à effectuer un vol, en solo, entre l'Australie et les États-Unis. Elle meurt en 1941 après avoir fait un atterrissage forcé sur la Tamise.

²¹³ « Les exploits sont suivis par la presse et un public passionné. Les enfants collectionnent les photos des aviateurs, idoles nouvelles, et de leurs engins volants. » Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995, p. 343.

²¹⁴ « [L]e héros de l'air guerrier est exclusivement masculin, plongeant ses racines dans l'héroïsme guerrier depuis sa genèse homérique ». Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 34-35.

²¹⁵ Voir Christian Brun, « De la création d'un héros à la perpétuation du symbole. L'exemple d'un as de la Première Guerre mondiale : Georges Guynemer », Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 272.

²¹⁶ Voir Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 36.

²¹⁷ *Ibid.*, p. 33.

²¹⁸ « De manière presque concomitante, apparaissent des supports médiatiques nouveaux qui rencontrent un vaste public toujours croissant et permettent la diffusion de ces événements : presse grand public illustrée, livres à grand tirage, cinéma, radio, bandes dessinées, organisation de grands spectacles populaires, "meetings aériens". Cette société transformée est mûre pour la consommation culturelle de masse et constitue une clientèle pour des produits de distraction populaire. Pour vendre ces nouveaux produits, il faut des récits exaltants, des aventures, des visages connus, des exploits et des faits divers. » Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 33.

pour construire sa réputation et accroître sa notoriété. Les photographies y participent, puisqu'elles constituent une manière, pour le pilote, de « se donne[r] à voir, avec une constance remarquable, dans des attitudes et des vêtements qui contribuent à créer une nouvelle image de l'homme et à influencer la mode masculine²¹⁹ ». Les aviatrices, en apparaissant dans des postures et des situations similaires à celles des hommes, empiètent ainsi sur le terrain qui leur est réservé, et apparaissent à leur tour comme des héros. Elles s'opposent également au phénomène voulant que l'avion, au même titre que les autres nouvelles technologies, relève, dans son essence même, du masculin : « [L']avion, tout comme l'automobile, tend à devenir un moyen d'expression d'une identité masculine avant l'apparition d'une culture mécanique clairement sexuée dont la femme est le plus souvent écartée²²⁰ ». Fait intéressant, les portraits d'aviatrices se popularisent à la même époque que ceux des hommes, ce qui signifie qu'ils ne peuvent pas être considérés que comme de simples copies, de pâles imitations. Ils permettent tout autant de construire un modèle ; ainsi, si les hommes glorifient le pilote afin d'en faire un nouveau héros masculin, les femmes voient en l'aviatrice la dernière incarnation de la « femme moderne » : « [L']image de la femme sportive, celle d'une féminité conquérante, s'élançant à l'assaut du ciel, bouscule l'immobilisme réel ou imaginaire des épouses, mères et filles. Elle bouleverse plus largement les représentations liées à la fragilité féminine et aux rôles traditionnellement dévolus à la femme²²¹ ». En cela, les photographies d'aviatrices rendent compte d'une transformation identitaire. La figure du pilote constitue donc un personnage multiface²²² et malléable, auquel chacun peut insuffler ses désirs, ses espoirs et ses rêves. Il agit à la manière d'un écran de projection pour un public en quête de modèles. En Charles Lindbergh, Jean Mermoz ou Howard Hughes, les hommes ont leurs héros ; en Amelia Earhart, Hélène Boucher et Maryse Bastié, les femmes ont leurs héroïnes.

²¹⁹ Hans Ulrich Jost, *op. cit.*, p. 250.

²²⁰ Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 40.

²²¹ Luc Robène, « Le mouvement aéronautique et sportif féminin à la Belle Époque », *op. cit.*, p. 220.

²²² Voir Pascal Ory, *La légende des airs*, *op. cit.*, p. 58.

Chapitre 20

C'était écrit dans les étoiles

Plus que toute autre *fugitive*, l'aviatrice écrit. Articles, autobiographies, récits de voyage, carnets de bords, voilà tout autant de documents laissés par les Filles de l'éther à leur public admirateur. Cette passion pour la plume, celle de l'oiseau comme celle de l'écriture, s'explique d'une part par les fréquentes demandes d'entrevues faites par les journaux et les magazines à leur endroit, la presse répondant à l'engouement du public pour l'aviation en multipliant les reportages et les articles glorifiant les pilotes. À l'instar de l'automobiliste Camille du Gast, invitée à raconter sa participation à la course Paris-Madrid dans *La Vie au grand air* en 1903, Hélène Dutrieu est conviée, en 1912, à parler de sa deuxième victoire à la coupe *Femina*. Dans « Comment j'ai gagné la coupe Femina », elle relate les difficultés rencontrées en vol : « Pendant une heure et demie, je luttais contre les remous, de plus en plus violents [...]. Dix fois, on me fit signe de descendre ; dix fois je résistai au désir que j'avais d'écouter ces sages conseils et continuai la lutte²²³ ». L'article de Dutrieu comme celui de du Gast constituent des gages de la bravoure, la détermination et le courage des *fugitives*, en plus d'offrir aux lecteurs une rare entrée dans leur univers hors du commun. Mais ce type d'articles, qui se caractérise souvent par sa brièveté, ne présente pas les mêmes qualités d'introspection ni la même profondeur de réflexion que les ouvrages publiés par les aviatrices. Nombreux, ceux-ci traduisent une volonté, chez les femmes évoluant dans le milieu aérien, de faire entendre leur *voix*, une manière pour elles d'ouvrir la *voie* à celles qui voudraient suivre leurs traces. Dans la conclusion de son ouvrage, *High, Wide and Frightened* (1938), Louise Thaden se remémore son amitié avec Amelia Earhart, soulignant le caractère altruiste de cette dernière. Car la gloire personnelle, la célébrité et les records ne comptaient pas autant, aux yeux de cette comète disparue en 1937, que l'obtention par les aviatrices d'une forme de

²²³ Hélène Dutrieu, « Comment j'ai gagné la "Coupe Femina" », *Femina*, n° 265, 1^{er} février 1912, p. 72. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6131996k.r=feminatenu%20de%20l%27aviatrice%20tenu%20de%20l%27aviatrice?rk=150215;2>, consulté le 4 juillet 2018.

reconnaissance sociale : « *It may seem incongruous, yet A.E. personal ambitions were secondary to an insatiable desire to get women into the air ; and once in the air to have the recognition she felt they deserved accorded to them* » (HWF, 259). Pour cette icône de l'aviation américaine, chaque accomplissement contribue à favoriser l'intégration des femmes dans le milieu aérien. En ce sens, en plus de leurs actions, preuves tangibles de leurs compétences, prendre la plume apparaît comme une nécessité, puisque cela permet d'attirer l'attention du public sur la discrimination et les injustices dont souffrent les aviatrices :

Recognition for women. Men do not believe us capable. We can fly – you know that. Ever since we started we've batted our heads against a stone wall. Manufacturers refuses us planes. The public have no confidence in our ability. [...] A man can borrow the latest equipment for specialized flights or for records ; and what do we get ? Obsolete airplanes. And why ? Because we are women seldom are we trusted to do an efficient job (HWF, 259-260).

En regard de ces idées formulées par Amelia Earhart, l'on peut se demander quels sont les motifs qui ont poussé les femmes à s'envoler. Est-ce, comme l'affirme Robert Wohl au sujet des pionniers, un désir de pouvoir et de puissance, un besoin de dominer, maîtriser et conquérir²²⁴ ? Serait-ce plutôt la volonté de se dépasser, de repousser ses limites, thème récurrent dans la littérature et le cinéma aérien²²⁵ ? Les aviatrices sont-elles entraînées par la promesse de liberté que leur offre le ciel, liberté qui, déjà, faisait rêver Icare ? Toutes ces raisons peuvent avoir entraîné les *fugitives* à prendre la route des airs, phénomène qui est étudié à partir de quatre œuvres autobiographiques : *The Fun of It. Random Records of My Own Flying and of Women in Aviation* (1932) d'Amelia Earhart, *High, Wide and Frightened* (1938) de Louise Thaden, *Ailes ouvertes. Carnet d'une aviatrice* (1937) de Maryse Bastié et *West with the Night* (1942) de Beryl Markham. D'un texte à l'autre, les motivations, les expériences et les exploits des aviatrices diffèrent, d'où l'intérêt de les convoquer ensemble. Leurs œuvres partagent cependant une trame commune, assurant la cohésion de l'analyse, une séquence qui s'apparente fortement à celle relevée par le critique Claude d'Abzac-Epey à propos des autobiographies d'aviateurs : « La plupart des biographies commencent par décrire

²²⁴ « *The urge to dominate, to master, to conquer, was the motivation that drove men to fly. [...] Power and primacy would come to those peoples who dominated the air.* » Robert Wohl, *A Passion for Wings*, op. cit., p. 288.

²²⁵ Voir Claude d'Abzac-Epezy, op. cit., p. 38.

le héros, son enfance, son rêve (l'appel de la vocation), puis les obstacles qu'il faut surmonter pour réaliser le rêve, enfin son accomplissement²²⁶ ». Du décollage à l'atterrissage, de leurs débuts hasardeux jusqu'à leur triomphe, les aviatrices guident leurs lecteurs à travers les nuages et leur ouvrent les portes du royaume des dieux.

20.1 Le chant du moteur

La pratique aérienne est une activité « originale », dont l'adoption requiert une justification. Ainsi plusieurs aviatrices soulignent-elles le fait que, dès l'enfance, elles affichaient un comportement qui les distinguait de la norme et, surtout, des autres petites filles²²⁷. Maryse Bastié affirme ainsi qu'elle manifestait, dès son jeune âge, un amour pour la bagarre et le danger, à l'opposé de son frère, qui sert dans le contexte de faire-valoir : « Peut-être sentait-il [son père] que, de ses deux enfants, ce faible et ce tendre qu'était mon frère Pierre et cette Maryse taciturne qui avait parfois de si singulières idées, c'était moi le vrai garçon » (AO, 9-10). Amelia Earhart, évoquant son enfance au Kansas, se remémore les remontrances de sa grand-mère qui s'étonnait de son attitude « tomboy » et de son amour pour le sport²²⁸. L'une comme l'autre, en associant leur attitude au masculin, soulèvent l'existence d'une inéquation entre leurs désirs qui les poussent à mener une « vie de garçon, dehors, libre, ardente, batailleuse » (AO, 20), et une éducation dépourvue d'activités physiques : « *There has been much more attention paid to boys' athletics than to girls'. [...] Consequently, often little incentive is provided for girls to try to develop athletically and, also, little opportunity, when they do wish to* » (FI, 10). Cette difficulté, à laquelle se sont butées tant de sportives, rappelle l'importance du rôle joué par l'éducation dans l'avènement de la « femme moderne ». En écartant d'emblée les jeunes filles de la vie active et en leur refusant le droit de s'adonner à des sports de contact (Amelia Earhart se souvient, à ce sujet, s'être vu refuser le droit de jouer au football), l'apprentissage réservé au sexe féminin constitue, d'emblée, un obstacle à l'accès

²²⁶ Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*, p. 38.

²²⁷ « Je me rends très bien compte que je n'ai pas été une petite fille comme les autres petites filles » (AO, 13).

²²⁸ « *I know that I worried my grandmother considerably by running home from school and jumping over the fence which surrounded her house. "You don't realize", she said to me one day, "that when I was a small girl I did nothing more strenuous than roll up my hoop in the public square."* » (FI, 11).

des femmes à un milieu comme celui de l'aéronautique. Cette injustice est fréquemment soulevée par Amelia Earhart dans son ouvrage, celle-ci déplorant que les garçons et les filles ne soient pas élevés de la même façon, au désavantage de ces dernières : « *Too often little attention is paid to individual talent. Instead, education goes on dividing people according to their sex, and putting them in little feminine or masculine pigeonholes* » (FI, 148). Non seulement les filles sont-elles écartées des activités sportives qui les préparent aux sensations physiques éprouvées en avion, mais elles sont rarement informées des rudiments de la mécanique, qui constituent des connaissances essentielles au maniement de machines volantes. En ce sens, les fillettes grandissent avec l'idée qu'elles ne doivent pas ou ne peuvent pas accomplir les tâches liées à l'aviation, et c'est cette timidité qui suffit à en écarter la majorité du métier de pilote. Or, malgré ces difficultés premières, l'« appel de l'espace » (AO, 8), tel que le surnomme Maryse Bastié, est plus fort que les préjugés et les doutes. Dans les quatre autobiographies, les aviatrices évoquent cet instant où, tel un poète enfin frappé par l'inspiration, elles se découvrent la vocation de pilote. Louise Thaden, après avoir caressé pendant des années le rêve de s'envoler, rêve qui semble aussi inaccessible que le désir d'aller sur la lune de Blanche Hauteville, abandonne un jour ses études pour suivre sa passion : « *I had made up my mind that I could learn to fly, and furthermore, that I was going to get into aviation not matter how long or laborious the process* » (HWF, 22). L'avion, toujours, demande à ses fidèles le sacrifice de soi. De la même façon, Beryl Markham, qui mena une existence non conventionnelle au Kenya, raconte le jour où elle a été séduite par le chant de l'avion. Pour cette femme passionnée d'équitation, qui avait surnommé d'une manière prémonitoire son cheval « Pégase », la route du ciel lui semble prédestinée : « *More people had driven out from the town [Nairobi], compelled by the new romance of a roaring propeller – a sound that was for me, like a white light prying through closed eyes, disturbing slumber I did not want disturbed*²²⁹ ». Cette mélodie du moteur, image récurrente de la littérature aérienne²³⁰, apparaît comme une révélation. Se tournant vers son ami, Tom Black, elle lui

²²⁹ Beryl Markham, *West with the Night*, introduction de Sara Wheeler, New York, North Point Press, 2013 [1942], p. 174. Désormais abrégé en *WN*, suivi du numéro de page.

²³⁰ La musique du ciel est également évoquée par Maryse Bastié : « [N]os yeux cherchaient dans l'azur la route prochaine... le sillage invisible de l'avion... et nous entendions tous deux, comme une chère musique retrouvée, le ronronnement du moteur » (AO, 27). La poète Ruth Young, dans « Night at Hampstead », avance : « *All*

lance : « *“I think I am going to leave all this and learn to fly”* » (WN, 174). Les aviatrices sont entraînées vers les cieux par une force qui les dépasse et qui répond à leurs aspirations profondes, à ce « besoin d'évasion, ce goût d'infinis que le regard ne mesure pas » (AO, 8). Quant à Maryse Bastié et à Amelia Earhart, c'est d'abord par l'intermédiaire de l'automobile qu'elles se découvrent un goût pour les grands espaces : la première se plaît à filer en motocyclette sur les routes avec son époux²³¹, le pilote Louis Bastié, alors que la seconde apprend à réparer des moteurs en suivant des cours de mécanique automobile et à piloter en conduisant des bolides, les deux pratiques n'étant, selon elle, pas si éloignées l'une de l'autre. Ces débuts, quoique différents, conduisent les femmes à des carrières relativement similaires ; des quatre aviatrices, trois (Earhart, Bastié et Taden) se consacrent à la réalisation de records, le monde de la compétition apparaissant comme la voie la plus sûre pour assurer leur avenir. Beryl Markham, puisqu'elle évolue dans un milieu où les spectacles aériens ne sont pas une pratique normalisée, adopte un métier inusité. En plus de subvenir à ses besoins en livrant du courrier et de la marchandise par avion, elle s'exerce à la pratique du « *elephant flying* » (WN, 199) : sorte de safari aérien, il s'agissait pour le pilote de repérer, à partir de son avion, un troupeau d'éléphants et de faire atterrir son appareil à proximité de celui-ci afin de pouvoir faciliter le travail des chasseurs. Surnommée la « dame des cieux » (« *Lady from the Skies* », WN, 210) par ses compagnons de chasse, Markham se démarque par le caractère extraordinaire de son existence, menée pour la majeure partie loin des projecteurs.

20.2 Des femmes-machines

Ces autobiographies, en plus d'offrir un accès privilégié aux moments marquants de l'existence des aviatrices, qu'il s'agisse des réalisations de leur vie professionnelle, des grands moments de leur vie familiale (sujet surtout abordé par Louise Thaden, les trois autres étant

through the night I heard the sound of wings./ Strong, clear, metallic ; beating/ In minor melody, in whisperings/ So firm, yet gentle : I was all aware/ Of many aeroplanes beneath the stars/ Above the city. » Ruth Young, « Night at Hampstead, July, 1918 », dans Stella Wolfe Murray (dir.), *The Poetry of Flight. An Anthology*, préface de Samuel J. G. Hoare Bart, Londres, Heath Cranton Limited, 1925, p. 132.

²³¹ « Ce fut l'époque trépidante de la moto. Pour échapper à l'existence trop "quotidienne" – et aux chaussures ! – nous filions en motocyclette sur les routes, à de folles allures. Je montais – déjà ! – en tensad, et les bonnes gens qui me voyaient passer, levaient vers moi des bras scandalisés » (AO, 26).

laconiques à cet égard), des difficultés qu'elles ont rencontrées en intégrant le milieu aérien²³² ou encore de leur amitié avec d'autres pilotes, ce sont les réflexions qui entrecourent ces événements qui apparaissent les plus révélatrices de leur expérience de *fugitives*. La première question concerne la relation singulière qu'elles entretiennent avec leur appareil, relation symbiotique²³³ qui rappelle celle unissant les chauffeuses et leur bolide, l'automobile ayant été identifiée comme une amie et une alliée, mais aussi celle entre les cyclistes et leurs bicyclettes, entendues comme des « partenaires technologiques ». Plusieurs aviatrices baptisent leur appareil, en employant tantôt des noms évoquant des grands héros de l'aviation (*Jean-Mermoz*²³⁴), tantôt les sentiments qu'elles éprouvent à l'égard de leur appareil (*Friendship*), ou alors des noms associés à des éléments naturels (*Le Phalène*). Ainsi, il est rare que l'avion subsiste au rang de machine, car le plus souvent, il s'élève au statut d'humain : « *Taxiing to the far end of the field to avoid the crowd I shut off the engine, giving the plane an affectionate pat, I said : "Thanks old girl, for sticking with me" »* (HWF, 16). Ce rapport étroit qui se développe entre l'aviatrice et sa machine s'explique par les périls encourus à chaque vol, la pilote devant remettre son existence « entre les mains » de son appareil dès qu'elle s'installe dans la cabine de pilotage. Pour Beryl Markham, qui exploite cette métaphore unissant la mécanique et l'organique dans l'ensemble de son œuvre, l'avion est même doté de sa propre conscience, qui le rend capable de désobéir aux ordres du pilote à sa guise ou encore, dans le cas contraire, de protéger l'aviatrice lorsque celle-ci se retrouve dans une situation difficile et de lui conseiller la route à suivre. Entre Markham et son appareil se développe un rapport qui s'apparente à celui unissant une mère à son enfant, celle-ci comparant la construction de son appareil *Vega Gull* à une naissance : « *I had flown down to the factory in a hired lane and*

²³² La discrimination et le sexisme auxquels ont fait face les aviatrices sont des questions fréquemment soulevées dans les œuvres de ces dernières. Afin de prouver les compétences de son sexe, Amelia Earhart consacre un chapitre aux pionnières de l'aviation, telles que Éliosa Deroche, Harriet Quimby, Ruth Law et Katherine Stinson, mais elle s'attache aussi au phénomène des « Filles de l'air », ces femmes aéronautes françaises qui ont fasciné l'imaginaire du XIX^e siècle grâce à leurs envolées en ballon. Louise Thaden, pour sa part, évoque les préjugés qui subsistent à l'égard des femmes-pilotes. Au sujet de son emploi auprès d'une compagnie aérienne, pour laquelle elle effectuait des démonstrations, elle raconte : « *Demonstrating new airplanes is not all it seems on the surface, particularly if the "demonstrator" is a woman and the "demonstratee" is a man. There must be some psychological reaction which reacts on the male in the form of an urge not only to show the female the prowess of the male, but in the process, turning the airplane wrong side out and hind side front »* (HWF, 187-188).

²³³ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, op. cit., p. 271.

²³⁴ Jean Mermoz (1901-1936) est un célèbre aviateur français qui a été surnommé « L'Archange » et qui se distingua surtout pour son travail pour l'Aéropostale.

watched the Vega Gull they were making for me. I had watched her birth and watched her growth. I had watched her wings take shape, and seen wood and fabric moulded to her ribs to form her long, sleek belly » (WN, 279-280). Doté d'un corps, l'appareil détient aussi une voix ; la « romance du moteur », comme elle a été surnommée la première fois que l'aviatrice entendit le ronronnement d'un appareil, est une expérience sans cesse renouvelée : « *To me she is alive and to me she speaks. I feel through the soles of my feet on the rudder-bar the willing strain and flex of her muscles. The resonant, guttural voice of her exhausts has a timbre more articulate than wood and steel, more vibrant than wires and sparks and pounding pistons* » (WN, 16). Ce chant singulier tient en partie de celui de la sirène, en raison de son puissant pouvoir de séduction. Dans tous les passages cités, l'on remarque que c'est au féminin qu'est désigné l'avion. Contrairement à la bicyclette, qui inquiétait en raison de sa nature masculine, les contemporains voyant en elle un objet susceptible de se substituer, auprès des *velocewomen*, à l'homme, l'avion apparaît chez Berkham comme une créature essentiellement féminine : « *I stood in front of her wings and saw no sign of mishap, and heard nothing. There she rested, frail and feminine, against the rough, grey ground, her pretty wings unmarked, her propeller rakishly tilted, her cockpit empty* » (WN, 48). Cette anthropomorphisation de l'avion m'apparaît stratégique ; en plus de prouver par leurs exploits qu'elles méritent leur place dans le monde de l'aviation, les aviatrices font de l'avion, machine placée au cœur de cet univers, un être féminin. En cela, elle s'oppose à tout un discours voulant que les machines volantes soient des appareils masculins par essence. Si l'avion est femme, il est naturel qu'une aviatrice, et non un aviateur, le commande.

Au-delà de ce processus d'humanisation, plusieurs passages des autobiographies font fusionner le corps de la femme au fuselage de l'avion, processus qui bénéficie grandement à la pilote. Ainsi, plutôt que de diaboliser la fusion entre l'homme et la machine, comme c'était souvent le cas dans l'imaginaire du XIX^e siècle, peuplé de terribles automates et de poupées mécaniques, l'on assiste au début du XX^e siècle à une célébration de cette relation²³⁵. En cela, bien que les œuvres de *fugitives* ne s'inscrivent pas dans les mouvements d'avant-gardes, elles font tout de même écho à certains des thèmes exploités à la même époque par le modernisme.

²³⁵ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, op. cit., p. 264.

Chez les surréalistes est exploitée la figure de la femme-machine, ce qui semble aller de soi pour les artistes dans la mesure où la femme est « elle-même “automatique” – c’est-à-dire, un être “qui s’accomplit sans la participation de la volonté ; qui, une fois en mouvement, fonctionne de lui-même ; qui opère par des moyens mécaniques” (*Petit Robert*)²³⁶ ». La femme partage ainsi son corps avec l’objet, dont elle apparaît prisonnière, comme c’est le cas dans *La Femme chancelante* (1923) de Max Ernst. Chez les futuristes, l’union entre la machine et l’homme est tout à l’avantage du masculin ; fascinés par les conquêtes de la science, le mythe du progrès, les promesses prométhéennes de la nouvelle civilisation technologique²³⁷, ils découvrent en l’avion une machine capable de porter leurs fantasmes de domination : « *Marinetti and his disciples were unsurpassed in the violence with which they combined images of flight, anticipations of war, and disdain for the “human anthill” of the masses*²³⁸ ». Ainsi, s’il apparaît possible pour les artistes modernistes d’utiliser le corps féminin pour signifier l’aliénation de l’être par la machine, il apparaît moins « naturel » de l’employer lorsqu’il s’agit de traduire un désir de puissance et de pouvoir. C’est là où les œuvres centrées sur les aviatrices se démarquent, puisqu’elles ne présentent la technologie ni comme une ennemie ni comme une étrangère aux yeux des Filles de l’éther. Au contraire, elle est l’alliée de la pilote, ce que souligne Maryse Bastié : « Mais déjà, je l’aimais, mon avion... comme une chose vivante... Il portait en puissance tous mes espoirs et tous mes rêves et je voulais, dans sa carcasse de métal, glisser un peu de cette ardeur obstinée qui était en moi » (*AO*, 125). Plus que le corps, c’est l’esprit de l’aviatrice qui entre en communion avec l’avion, les mouvements de ce dernier répondant aux gestes et aux pensées de la pilote, et les espoirs de celle-ci, en retour, sont portés à réalisation par l’appareil.

²³⁶ Katharine Conley, « La nature double des yeux (regardés/regardants) de la femme dans le surréalisme », dans Georgiana M.M. Colvile et Katharine Conley (dir.), *La femme s’entête. La part du féminin dans le surréalisme*, Paris, Lachenal & Ritter, 1998, p. 82.

²³⁷ Voir Giovanni Lista, « Vue aérienne et aéropainting futuriste : Une métaphysique de l’espace », dans Alain Mousseigne (dir.), *op. cit.*, p. 96.

²³⁸ Robert Wohl, *A Passion for Wings, op. cit.*, p. 267.

20.3 Sur la corde raide

Au-delà des réflexions qui portent sur le thème de la machine, les autobiographies d'aviatrices se révèlent être marquées, à l'instar des récits de fiction, par une tension constitutive de l'imaginaire aérien, celle entre l'amour et la mort. Malgré les risques encourus, les aviatrices s'envolent, poussées par un désir de liberté qui semble triompher de leur raison même : « *When you haven't been in the air for a while, it becomes madness – the desire to fly. Perhaps because flying is the only real freedom we are privileged to possess* » (HWF, 138). La leçon donnée par les automobilistes, enivrées par un désir de vitesse qui en conduisit certaines à la mort, semble déjà avoir été oubliée. C'est au tour des aviatrices de perdre la tête, d'être emportées par cette ivresse qui avait ensorcelé leurs prédécesseuses : « Désormais, je pouvais “voler de mes propres ailes”... Je n'avais jamais mesuré toute l'ivresse qui tenait dans cette phrase, si banale pour d'autres. Je ne peux exprimer toute la joie profonde et grisante qu'a contenue cette inoubliable minute où, pour la première fois, je me trouvai seule à bord... et où je tenais les commandes! » (AO, 35). Ivresse, griserie, « allégresse » (AO, 35), « joie profonde et sensible » (AO, 56), les termes ne manquent pas chez Maryse Bastié pour décrire la sensation de l'envol, incomparable à toutes celles vécues sur terre. C'est sur le mode du plaisir, d'abord, qu'est décrite l'expérience aérienne. Toujours, l'enthousiasme se manifeste avant la peur, puisque ce n'est qu'au premier signe de défaillance mécanique que la *fugitive* prend conscience des dangers et des risques de sa pratique.

Ce sentiment d'exaltation est exprimé, chez Earhart, dans le titre même de son ouvrage. L'expression *The Fun of It* se déploie en deux temps ; d'une part, elle révèle la satisfaction que l'aviatrice tire de sa pratique : « *In 1922, I certainly didn't think of my flying as a means to anything but having fun* » (FI, 48). Si elle se découvre ultérieurement un désir de faire avancer la cause des femmes dans l'aviation, Earhart ne perd jamais ce besoin viscéral de s'envoler, qui la pousse toujours à accomplir de nouveaux exploits et à battre d'autres records. D'autre part, le titre traduit la difficulté que pose la description de l'expérience du vol, celle-ci étant simplement désignée par le pronom « *it* ». Pour en exprimer la teneur à ses lecteurs, Earhart choisit de la comparer à des expériences connues, soit celles du train et de l'automobile : « *Consciousness of air speed is surprisingly absent when flying. Thirty miles an hour in an*

automobile, or fifty in a railroad train, gives one a greater sensation of speed than moving one hundred miles an hour in a large plane » (FI, 41). Malgré le choix du titre, Earhart demeure somme toute assez laconique au sujet des sensations physiques ressenties en vol. Car telle l'automobile, capable d'éveiller une forme d'excitation chez ses passagers par sa prodigieuse vitesse, l'avion excite la chair, sujet qu'exprime Louise Thaden mieux que les autres : « *The steady roar of the engine, the feel of the rudder pedals beneath my feet, the smooth response of the plane to each slight command, sent a warming glow through my body, and prickly sensations ran up and down my spine* » (HWF, 13). À la manière d'une décharge électrique, l'envol provoque une réaction nerveuse chez la pilote, qui doit s'adapter à la nouveauté de l'expérience vécue, aux impulsions qui secouent son être tout entier au point de lui couper le souffle. L'énergie de l'appareil est transmise au corps de l'aviatrice : « *I was thrilled and excited, the palms of my hands cold and moist. The surge of power and speed as we climbed rapidly into the delicate mauve and gold of the Western sky was pure ecstasy* » (HWF, 53). Dans ce passage, la sensation physique se mue en un état psychologique, alors que l'excitation du vol insuffle à Thaden une impression de pouvoir et de puissance. Le choix du terme « extase » est parlant à cet égard, lui qui désigne la manière dont un individu, touché par un ravissement ou une joie intense, se trouve transporté hors de lui-même et du monde sensible. Si le substantif peut être entendu dans un sens sexuel, puisqu'il est après tout question de plaisir chez Thaden comme c'est le cas chez Earhart, il faut surtout y voir l'expression d'un phénomène d'ordre religieux. La prise d'altitude provoque une élévation de l'esprit et de l'âme qui s'exprime à travers des sensations physiques concrètes : « *Adventure, youth soaring carefree on wings of romance : intoxicated, happy, thrilled, suffocated in rapture* » (HWF, 81). Traduisant à la fois la sensation de liberté, de bonheur et d'ivresse (« *intoxicated* ») provoquée par l'envol, la gradation ascendante se clôt sur un terme révélateur : le ravissement désigne bien une expérience mystique, une illumination, voire une élévation de l'âme. À l'époque des pionniers, plusieurs écrivains décrivent d'ailleurs le vol « comme une aventure métaphysique, une forme de transcendance spirituelle²³⁹ ». En raison de l'espace qu'il occupe, celui des cieux, fortement associé dans les esprits au sacré, mais aussi par la manière dont il

²³⁹ Sami Sjöberg, « 1909. L'avion », *op. cit.*, p. 55.

défie les lois de la nature en échappant à la gravité, l'avion constitue à ses débuts un instrument surnaturel et divin²⁴⁰. L'imaginaire aérien est en cela empreint de religiosité²⁴¹, les exploits accomplis par les aviateurs leur valant d'être comparés à des figures célestes, comme l'aviateur français Jean Mermoz qui a été surnommé en son temps l'« Archange »²⁴². Expérience qui prend place dans le ciel, l'envol semble en effet tout indiqué pour élever les mortels au rang de dieux. Tels Zeus, Hermès, Élios ou Éther, les aviateurs échappent aux limites terrestres et à la futilité du quotidien, sont les témoins privilégiés de panoramas qui ne peuvent être vus que d'eux seuls²⁴³. Plus encore, ils peuvent se vanter, à chaque atterrissage, d'avoir trompé la mort.

Plus les pilotes s'élèvent, plus la chute est brutale. Se croyant invincibles, maîtres du temps et de l'espace, capables de commander au ciel et aux nuages, ils se laissent trop souvent aveugler par le soleil trompeur, et rarement voient venir le danger qui, à l'horizon, se profile. Les quatre aviatrices retenues pour cette étude vivent, chacune à leur manière, un événement qui leur fait réaliser les dangers liés à leur pratique. En aucun cas cependant, il ne s'agit d'une raison suffisante pour cesser de voler. Ce sont là, comme l'indique Beryl Markham, les risques du métier : « *All of it makes sense – the smoke, the hunt, the fun, the danger. What if I should fly away one morning and not come back ? What if the Avian fails me ? [...] – well, that is the chance and that is the job* » (WN, 241). Bien qu'elle ait confiance en ses compétences, ses capacités et son jugement, l'aviatrice est consciente de la part de hasard qui intervient dans chaque envolée. Chaque vol, tel un coup de dés, jamais n'abolit le hasard. La mort peut reprendre ses droits à tout moment. L'aviatrice Maryse Bastié souligne, elle aussi, le caractère ambigu de sa pratique, que le pilote se doit d'accepter : « Un accident d'avion !... Terrible petite phrase, mots minuscules et tragiques, dans leur quotidienne simplicité, auxquels on ne pense jamais lorsqu'on a adopté une fois pour toutes ce métier terrible et divin qui consiste à se battre avec les éléments insoumis » (AO, 41). Par l'emploi d'une série d'oxymores (« terrible petite », « minuscules et tragiques », « terrible et divin »), l'auteure souligne bien le

²⁴⁰ Voir Stéphane Tison, « Le ciel habité par les hommes : la technologie concurrente de la religion ? L'exemple de l'aéronautique », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 201 et 207.

²⁴¹ Voir *ibid.*, p. 193.

²⁴² Voir *ibid.*

²⁴³ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 256.

caractère paradoxal du vol d'avion, mais plus encore, par le choix de cette figure de style qui place des réalités contraires côte à côte, elle rend compte de leur rapport fusionnel. À la manière d'aimants, ils s'attirent, car ils sont porteurs d'énergies opposées. Quasi miraculeux aux yeux des spectateurs, l'exploit de l'aviateur est présenté par Bastié comme un fait du quotidien, et la mort, un obstacle comme un autre sur son chemin. De toutes les aviatrices étudiées, Louise Thaden se démarque par la manière originale dont elle choisit de traiter le sujet du danger et de la mort. Le dernier chapitre de son œuvre, dans lequel l'auteure délaisse le genre autobiographique au profit de la fiction, se présente comme un récit dystopique²⁴⁴ ayant pour sujet la participation des femmes à l'effort de guerre. Centré autour des personnages d'Iris Jiles et de Julia McIlroy, « A Noble Experiment » présente une Amérique en guerre qui, en raison d'une pénurie de pilotes, doit recruter au sein des forces aériennes les services de quelques aviatrices, qui forment un escadron exclusivement composé de femmes. Faisant écho au sexisme dont elle a elle-même fait les frais durant sa carrière, Thaden confronte ses personnages à des résistances²⁴⁵, exprimées dans ce discours d'un supérieur :

You will work independently of all other units of the Air Corps for the time being. There will be ten other, er, feminine pilot assigned to this group with entirely, er, feminine crews. Each member of each crew has undergone, each in – er – her own duty, special training such as you have just completed. [...] the adaptability of – er – woman power in times of national emergency (HWF, 233).

Les nombreuses hésitations du lieutenant trahissent son malaise, ce qui explique que les deux personnages se voient d'abord confier des missions sans importance. Et pourtant, quoiqu'elles soient tenues en théorie à l'écart de l'action, Iris et Julia se retrouvent rapidement au cœur des combats faisant rage dans le ciel, au cours desquels elles ont à faire leurs preuves. Au fil des combats, les aviatrices prennent conscience de la présence, pressante et pesante, de la mort,

²⁴⁴ Selon la critique, le récit respecte les principaux critères du genre dystopique ; il présente une guerre isolée à la fois dans le temps et l'espace, les pays alliés, outre les États-Unis, comme les pays ennemis n'étant jamais identifiés et aucune indication n'étant donnée quant à l'année durant laquelle se déroule les événements ; l'univers présenté est, quant à lui, inspiré des théories de Giulio Douhet, militaire italien qui publie, en 1921, un ouvrage dans lequel il se penche sur le rôle croissant de l'aviation dans les conflits armés. Intitulé *The Command of the Air*, l'auteur considère l'avion comme le principal instrument de la guerre du futur. Voir Fred Erisman, « Louise Thaden's "Noble Experiment" : An American Aviation Dystopia », *The Journal of American Culture*, vol. 37, n° 4, 2014, p. 386 et 391.

²⁴⁵ « "Why in hell did they have to get women in this war !! Isn't it bad enough without women in your hair ? Bah !!" » (HWF, 229).

cette « passagère clandestine » qui les hante même lorsqu'elles sont de retour au sol. Avouant craindre de brûler vive dans le cockpit de son appareil, Iris garde sur elle un pistolet dans l'éventualité d'une tragédie. Or, au-delà des bombardements et de l'écrasement, Iris²⁴⁶ craint que la participation des femmes à l'effort de guerre ne soit mise à mal par l'erreur d'une des aviatrices : « *I live in constant dread some of us will pass out and fall in enemy territory, which would certainly end the finishing touch on the Air Corp's "noble experiment" with women pilots* » (HWF, 237). Or, malgré leurs compétences, Iris et Julia ne sont pas épargnées par la tragédie : au cours d'un bombardement aérien, Iris Jiles est gravement blessée et, au terme d'une longue période de convalescence au cours de laquelle elle doit composer avec la mort de son amie Julia, tuée lors d'une mission, elle perd sa jambe. Cet accident la marque profondément : « *And in a year or two perhaps war and pain and loneliness will become a vague distant experience which might have been dreamed. Perhaps I shall no longer awaken in the night with screams strangling my throat, my body bathed in the cold sweat of fear* » (HWF, 254). En cela, le texte de Thaden vise un triple enjeu, comme le note Fred Erisman : Thaden réfléchit aux impacts physiques et psychologiques de la guerre sur ses participants, elle procède à un plaidoyer contre la guerre et, enfin, elle cherche à prouver la validité de la présence des femmes dans le milieu aérien²⁴⁷. Sur ce dernier point, Thaden se range à l'opinion formulée par son amie Amelia Earhart, qui déplore la manière dont les aviatrices sont systématiquement dénigrées et marginalisées. Pour contrer cette idée, Thaden imagine donc une histoire dans laquelle les femmes s'illustrent dans des circonstances difficiles, l'un des personnages trouvant même la mort en vol. Cette mort, effectuée au nom du pays, constitue un « honneur » qui revient le plus souvent aux hommes. La brutalité, la soudaineté et la violence de ce sacrifice en font un phénomène viril²⁴⁸ qui ne s'associe pas naturellement au féminin. En présentant des femmes se montrant à la hauteur des espoirs placés en elles, voire les dépassant, Thaden valide sa propre pratique et érige les aviatrices au rang d'héroïnes. Elles sont les égales de leurs homologues masculins.

²⁴⁶ Iris peut être considérée comme la porte-parole de l'auteure, en cela qu'elle partage avec Thaden son nom (le nom complet de Thaden étant Iris Louise McPhetridge Thaden), son âge (32 ans) et sa situation maritale (mariée avec deux enfants). Voir Fred Erisman, *loc. cit.*, p. 387.

²⁴⁷ *Ibid.*, p. 389-390.

²⁴⁸ Voir Hervé Guillemain, « L'aéroplane fantôme : fantasmes, frayeurs et transferts dans les premières représentations de l'aviation », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *op. cit.*, p. 213.

Entre le plaisir et la mort, le tragique et le divin, l'envol possède cette dimension paradoxale qui fait de lui une expérience proprement moderne. Dans un poème intitulé « *The Song of the Bird Man* », l'écrivaine américaine Roselle Mercier Montgomery traduit la dualité inhérente du vol, celle-ci consacrant la dernière strophe à traduire ce phénomène : « *Life ? It is mine in the ether clear/ Love ? Let it wait – I will have no fear,/ Death ? Let it come – I will meet it here !*²⁴⁹ ». Quand les aviatrices s'élancent dans le ciel, elles le font ainsi dans la conscience qu'il s'agit là d'un acte libérateur autant que destructeur, le mythe d'Icare leur ayant au moins enseigné la prudence.

Chapitre 21

À vol d'oiseau

2500 pieds carrés, couvrant une surface intérieure comme extérieure, tel est l'espace monumental qui a été confié aux soins de Robert et Sonia Delaunay par les responsables de l'Exposition universelle, qui se tint à Paris en 1937²⁵⁰. Chargés de décorer le pavillon des Chemins de Fer et le Palais de l'Air, bâtiments faisant la monstration des récents progrès en matière de transport²⁵¹, le couple se consacre à la création d'œuvres qui s'inscrivent dans la lignée de l'*Hommage à Blériot* (1914) de Robert, en cela qu'elles saluent, dans un « style abstrait, hautement mobile et coloré²⁵² », les machines issues de la modernité technologique. Parmi les diverses installations créées par le duo d'artistes, ce sont les trois panneaux peints par Sonia pour le Palais de l'Air sur lesquels je veux insister. Situés dans un décor à la hauteur de leur sujet, un bâtiment tenant à la fois du hangar et de l'aérogare²⁵³, évoquant par sa transparence la légèreté de l'air et par sa structure de métal le fuselage d'un appareil, les

²⁴⁹ Roselle Mercier Montgomery, « The Song of the Bird Man », dans Stella Wolfe Murray (dir.), *The Poetry of Flight*, op. cit., p. 119.

²⁵⁰ Voir Sherry A. Buckberrough, Susan Krane et Robert T. Buck, *Sonia Delaunay. A Retrospective*, New York, Albright-Knox Art Gallery, 1980, p. 85.

²⁵¹ Voir Stanley Baron, *Sonia Delaunay. Sa vie, son œuvre, 1889-1979*, traduction de Robert Dolski, Paris, Jacques Damase, 1995, p. 102.

²⁵² *Ibid.*, p. 104.

²⁵³ Voir *ibid.*

panneaux représentent chacun une pièce emblématique de l'avion : *Hélice* (fig. 137), *Moteur d'avion* (fig. 138) et *Tableau de bord* (fig. 139) sont les titres donnés à ces immenses peintures murales. Caractérisées par l'emploi de couleurs vives et complémentaires (on remarque à cet égard une dominance de bleus et d'orangés), et de formes géométriques qui se superposent, les œuvres se distinguent également par la manière dont elles entremêlent une représentation abstraite des pièces mécaniques à une reproduction plus fidèle et détaillée de ces dernières. À cet égard, on observe dans *Hélice* – appareil de propulsion qui constitue l'un des symboles chéris par les peintres pour évoquer le mouvement²⁵⁴ – que plusieurs composantes mécaniques, telles que les fils, tubes, écrous, et autres pièces d'assemblage, se dessinent en filigrane dans l'image, ajoutant un niveau de technicité à l'œuvre. Ces détails, combiné à la prégnance du bleu, donnent à la toile l'apparence de ces plans qui sont appelés, en anglais, *blueprints* et qui se présentent comme des représentations détaillées, en deux dimensions, d'une structure, d'une architecture, d'un objet ou d'un mécanisme afin d'en montrer les différentes composantes. Ainsi, si les couleurs vibrantes et les formes franches employées dans les trois panneaux évoquent le dynamisme, le mouvement et l'énergie qui caractérisent l'expérience physique du vol, les détails soulignent plutôt l'ingéniosité entrant dans la conception des machines volantes. Simplicité et fonctionnalité²⁵⁵ participent ainsi d'un commun effort pour célébrer les vertus de l'avion.

21.1 L'aviation et les avant-gardes

Ce que nous enseigne l'exemple de Delaunay, ou plutôt *des* Delaunay, c'est que l'intérêt suscité par la conquête de l'air dans les mouvements d'avant-gardes doit être considéré non seulement sur le plan thématique, en cela que l'avion apparaît comme un emblème de la modernité, un symbole indispensable à la construction d'une « iconographie

²⁵⁴ « Outre l'enthousiasme pour la beauté de l'objet manufacturé, Marcel Duchamp comme Delaunay et Léger, tous préoccupés par la représentation du mouvement, voient dans l'hélice et sa rotation la démonstration parfaite du passage d'une dimension à une autre : les pales mises en mouvement forment un disque continu. » Cécile Debray, « La conquête de l'air. Une traversée du cubisme. Delaunay – La Fresnaye – Léger – Duchamp – Picabia – Picasso », dans Alain Mousseigne (dir.), *op. cit.*, p. 51.

²⁵⁵ Voir Sherry A. Buckberrough, Susan Krane et Robert T. Buck, *op. cit.*, p. 77.

contemporaine²⁵⁶ », mais également sur le plan formel, puisque « le choc visuel de la nouvelle ère aérienne impose très vite une renégociation géométrique et conceptuelle de l'espace de la représentation qui va bien au-delà de la seule plasticité dynamique des formes²⁵⁷ ». Pour le couple, mais aussi pour des artistes tels que Marcel Duchamp et Fernand Léger, systématiquement évoqués dans les études consacrées aux relations entre art et aviation, l'avènement du « plus-léger-que-l'air » coïncide avec l'apparition de nouveaux moyens d'expression. Ces derniers semblent, seuls, être en mesure de rendre compte de la singularité des scènes observées du haut des airs : « Les avant-gardes artistiques des années 1920-1930 ont accordé une place emblématique à la photographie aérienne. Caractérisées par leur bidimensionnalité, ces images ont incarné la fin des conventions perspectivistes, l'émancipation du regard humain et une nouvelle vision du monde²⁵⁸ ». Au début du XX^e siècle, la perspective aérienne fait son entrée dans le langage iconographique²⁵⁹. Parmi ces groupes d'avant-gardes, notons que ce sont les cubistes et les futuristes qui entretiennent les liens les plus étroits avec le domaine de l'aviation. Les premiers, en plus d'exploiter des thèmes comme celui de la vitesse, la machine et le mythe d'Icare²⁶⁰, sont également les plus à même de représenter le caractère englobant et totalisant de la vision aérienne en exploitant le « principe de la synthèse optique [...] [qui consiste à] amalgamer à la surface bidimensionnelle de la toile l'ensemble des points de vue perspectifs sur [un] objet²⁶¹ ». Ainsi, à l'époque où les frères Wright effectuent leurs premières envolées, poussant les contemporains à reconsidérer la manière dont ils voient le monde, les artistes cubistes abandonnent les lois traditionnelles de la perspective et le mimétisme hérité de la Renaissance et transforment les manières de représenter l'espace²⁶². Un tel rapprochement n'est pas que le produit d'une réflexion critique effectuée *a posteriori*. Non seulement l'écrivaine Gertrude

²⁵⁶ Claire Le Thomas, *op. cit.*, p. 93.

²⁵⁷ Pascal Rousseau, « L'art et l'air : cubisme de conception et vision aérienne », dans Angela Lampe (dir.), *op. cit.*, p. 78.

²⁵⁸ Thierry Gervais, « Un basculement du regard. Les débuts de la photographie aérienne, 1855-1914 », *Études photographiques*, n° 9, mai 2001, p. 2. En ligne : <https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/916>, consulté le 12 juillet 2018.

²⁵⁹ Voir Christoph Asendorf, *Super Constellation*, *op. cit.*, p. 73.

²⁶⁰ Voir Cécile Debray, *op. cit.*, p. 47.

²⁶¹ Pascal Rousseau, *op. cit.*, p. 78.

²⁶² Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 272.

Stein a-t-elle souligné, dans un ouvrage qu'elle consacre à Picasso, la manière dont l'avion donne à voir des lignes et des formes rappelant celles de grands peintres²⁶³, mais Picasso et Braque se faisaient surnommer Wilbur et Orville, en hommage aux deux pionniers de l'aviation américaine²⁶⁴. Quant aux futuristes, ils suivent l'exemple donné par Marinetti, dont les « premiers poèmes [...] sont empreints d'une véritable inspiration cosmique²⁶⁵ » et qui s'intéresse vivement aux progrès de l'aviation au point où il dédie l'une de ses pièces, *Les Poupées électriques* (1909), à l'aviateur et inventeur Wilbur Wright²⁶⁶. Son enthousiasme pour la conquête de l'air et l'avion, entendue comme une pure incarnation de la beauté²⁶⁷, n'est cependant véritablement célébré, par ses successeurs, que dans les années 1920 et 1930 : « *It was not until the 1920s and 1930s that a new generation of Italian Futurists would attempt to create an aviation art that explored the world as it looked from an airplane hurtling through the sky at high velocities*²⁶⁸ ». Plus que tout, c'est la vitesse prodigieuse de l'avion, vitesse qui les avait également fascinés en l'automobile, qui passionne les futuristes, ceux-ci « transposant les sensations engendrées par la vitesse [pour] [...] inventer des formules plastiques neuves, adaptées au présent²⁶⁹ ». Les innovations formelles qu'ils proposent, comme celles présentées par les cubistes, sont ainsi le résultat d'une incessante recherche d'un langage et d'un style appropriés à l'expression des grands phénomènes de la modernité, parmi lesquels l'aviation occupe une place qui, sans être nécessairement décisive, importe d'être soulignée.

Partageant avec la bicyclette et l'automobile un même statut, celui de machine, un pouvoir de fascination analogue, en raison de leur prodigieuse vitesse, et un but commun, tous ces véhicules facilitant les déplacements individuels, l'avion se distingue cependant des autres moyens de transport modernes d'une manière flagrante : alors que les deux premiers emportent leurs usagers à l'horizontale, l'avion s'élève à la verticale. Ce renversement

²⁶³ « Le livre qu'elle consacre à son ami Picasso, en 1938, se termine sur cette idée : "Quand j'étais en Amérique, je faisais pour la première fois de continus voyages en avion. J'ai vu là, sur la terre, les lignes mêlées de Picasso, aller, venir, se développer et se détruire ; j'ai vu les solutions simplifiées de Braque, la ligne errante de Masson". » Angela Lampe, « Une modernité en survol », dans Angela Lampe (dir.), *op. cit.*, p. 35.

²⁶⁴ Voir *ibid.*

²⁶⁵ Giovanni Lista, *op. cit.*, p. 96.

²⁶⁶ Voir *ibid.*, p. 97.

²⁶⁷ Voir Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 140.

²⁶⁸ Robert Wohl, *A Passion for Wings*, *op. cit.*, p. 274.

²⁶⁹ Claire Le Thomas, *op. cit.*, p. 93.

paradigmatique a des conséquences radicales sur les modes de perception et d'appropriation du monde. À cet égard, il faut noter les deux phénomènes suivants : d'une part, cet outil affecte profondément le concept de frontières ; d'autre part, il force les contemporains à changer leur angle de vue. S'ils tournaient autrefois les yeux vers les cieux, ils doivent dorénavant les baisser vers le sol pour trouver des réponses. Certes, les aérostats (ballons, montgolfières et dirigeables) les avaient déjà initiés à ce phénomène aux XVIII^e et XIX^e siècles, mais c'est avec l'avion que le rêve immémorial de voler se cristallise. Grâce à ce char céleste que leur offre la science, les contemporains n'ont plus à envier les oiseaux, puisqu'ils ont dorénavant, « à portée de [leur] main, [...] des ailes pour assouvir [leur] idéal » (*VDA*, 147).

21.2 Conquérantes du ciel

Armés de leur boussole, les aviateurs courent malgré tout de grands risques lorsqu'ils s'envolent : encerclés du même bleu, éclairés par le même soleil, le jour, la même lune, la nuit, traversant des masses de nuages qui se confondent, il leur est facile d'oublier où ils se trouvent, de perdre de vue le monde d'en bas, celui-ci s'effaçant avec l'altitude, rétrécissant sous l'effet de la vitesse : « *The faster humans travel through space, the smaller the world becomes*²⁷⁰ ». Grâce à cette vélocité, qui a tant fasciné les futuristes en plus de sa beauté mécanique, l'avion se pose comme un adversaire à la hauteur du temps et de l'espace, ces dieux ennemis qui avaient déjà été profondément ébranlés par leur « corps-à-corps » avec l'automobile. En effet, alors que ceux-ci se présentent à l'individu, sur terre, de manière intelligible, dans la mesure où ils peuvent être quantifiés et comptés, ils prennent dans le ciel une dimension fuyante et évasive. L'on pourrait argumenter que les pilotes sont dotés, dans leurs appareils, d'instruments de bord qui permettent justement de calculer l'altitude atteinte et la distance franchie dans les airs. Et pourtant, quand Beryl Markham s'intéresse à ces deux dimensions du réel, ce n'est pas de manière mathématique : « *Time and distance together slip smoothly past the tips of my wings without sound, without return* » (*WN*, 16). Dans ce passage,

²⁷⁰ Sara Danius, *The Senses of Modernism*, *op. cit.*, p. 139.

l'aviatrice témoigne de la façon dont le temps et l'espace, tels qu'ils se présentent en vol, échappent à l'emprise subjective²⁷¹. Ils se dérobent donc à toute forme de calcul, glissant sur les ailes de l'appareil en silence, sans laisser de traces de leur passage. Inaudibles et imperceptibles, ils ne peuvent être employés par l'aviatrice pour se donner une certaine mesure du monde qui l'entoure. En outre, puisque le temps et l'espace constituent des vecteurs privilégiés à partir desquels les artistes envisagent les liens entre le monde matériel et ses représentations²⁷², il apparaît naturel que l'avion ait profondément bouleversé le milieu artistique. Ainsi s'explique également le fait que, dans les textes comme les images inspirés de la conquête de l'air, le ciel apparaît souvent comme un univers complètement à part :

There is a feeling of absolute finality about the end of a flight through darkness. The whole scheme of things with which you have lived acutely, during hours of roaring sound in an element altogether detached from the world, ceases abruptly. [...] The dream of flight is suddenly gone before the mundane realities of growing grass and swirling dust [...]. Freedom escapes you again, and wings that were a moment ago no less than an eagle's, and swifter, are metal and wood once more, inert and heavy (WN, 17).

L'aviateur en vol est semblable au rêveur qui, après avoir fait l'expérience de l'impossible et de l'impensable, est brutalement ramené à la réalité à son réveil, ici illustré par l'atterrissage. Dans l'univers des cieux comme dans celui des songes, l'aviateur-rêveur jouit de tous les droits, de tous les pouvoirs. Maître du monde, il se déplace au gré de ses envies. Nulle barrière ne peut freiner son élan, d'autant plus que celles-ci semblent inexistantes. Contrairement à l'espace terrestre, où s'élèvent des barrières géographiques et les limites érigées par chaque nation²⁷³, l'espace aérien apparaît comme vierge ; évidentes sur terre, car concrètes et perceptibles à l'œil, les frontières sont invisibles dans le ciel. Pour cette raison, le pilote est souvent animé d'un fort sentiment de liberté, puisqu'il traverse un espace non réglementé (dans les premiers temps de l'aviation, du moins). Aucune intervention humaine ne peut freiner son élan, ce qui explique que l'avion a parfois été considéré comme un instrument

²⁷¹ Voir Angela Lampe, *op. cit.*, p. 33.

²⁷² Voir Roger Friedland et Deirdre Boden (dir.), *op. cit.*, p. 32.

²⁷³ Voir Stephen Kern, *op. cit.*, p. 7.

favorisant la conquête de nouveaux territoires²⁷⁴. Ces espoirs de colonisation ne sont cependant pas ce qui anime les aviatrices. Si elles procèdent, comme tout aviateur à cette époque, « au défrichage des voies de l'air²⁷⁵ », ce n'est pas à des fins politiques. Quand elles décrivent leurs envolées, elles insistent sur le sentiment de liberté qu'elles ressentent, aspect qui s'avère d'autant plus significatif dans le cas de femmes. En plus des barrières géographiques et sociales, celles-ci doivent composer avec les frontières sexuées qui s'exercent dans le milieu aérien, puisqu'on leur assigne la périphérie plutôt que le centre. Dans les airs, de tels obstacles perdent de leur importance, surtout qu'ils semblent bien anodins en comparaison aux terribles menaces que représentent le bris mécanique, la panne d'essence ou les tempêtes météorologiques. Dès que les aviatrices s'installent dans le cockpit et décollent, tout semble possible.

Tour à tour, les pilotes seront frappées par cette fièvre d'évasion qui avait emporté, au XIX^e siècle, les voyageuses. Maryse Bastié visite la Russie, le Brésil, la Tunisie, le Sénégal, Beryl Markham explore le continent africain et Amelia Earhart effectue plusieurs vols transatlantiques entre les États-Unis et l'Europe. Comme pour leurs « ancêtres », l'exil est associé chez les pilotes à une importante perte de repères : « *From the air, when one cannot see the horizon, there is nothing much on which to base knowledge of one's position in space. Only the instruments which have been developed in the last few years can be trusted to tell whether one is upside down or right side up* » (FI, 66-67). Seules aux confins de l'univers, les aviatrices sont forcées de reconsidérer la manière dont elles voient le monde et les « clés de compréhension²⁷⁶ » avec lesquelles elles l'appréhendent. Hors des limites du familier, immergées dans l'espace étranger et mystérieux du ciel, elles apprennent à voir autrement. Afin d'exprimer à ses lecteurs l'incroyable sensation de liberté que procure l'avion, Maryse Bastié le compare à un autre domaine associé à une forme d'évasion : la littérature. Au sujet des histoires que lui chantait sa mère, elle affirme : « [S]ur la mélancolique trame de ce chant, j'ai essayé mes premières ailes – ces ailes invisibles qui nous transportent magiquement vers d'inaccessibles horizons » (AO, 12). Par la métaphore des ailes, que l'auteure continue de filer

²⁷⁴ Voir Scott McQuire, *Visions of Modernity. Representation, Memory, Time and Space in the Age of the Camera*, Londres, Sage Publications, 1998, p. 183.

²⁷⁵ Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 345.

²⁷⁶ Valérie Boulain, *op. cit.*, p. 337.

quelques pages plus loin, les récits d'enfance se veulent annonceurs du futur métier de la petite Maryse : « Romans d'aventures, de voyages, romans tout court, j'achetais tout, je lisais tout... J'avais enfin trouvé la porte magique qui permettait à la captive que j'étais de s'évader déjà hors de la vie quotidienne, en de folles envolées... » (AO, 21). Dans ce passage, trois termes sont particulièrement révélateurs, soit « captive », « évader » et « envolées ». Les deux premiers sont évocateurs du thème de la prison et de la fuite, centraux à l'imaginaire de la *fugitive*. Les livres se présentent ainsi comme le premier outil utilisé par Maryse Bastié pour échapper à la banalité du quotidien et investir un univers de possibilités, rôle qui sera repris par l'avion. Les « envolées » littéraires font écho, quant à elles, aux envolées littérales qui auront lieu plus tard. Or, si la littérature constitue une porte d'entrée vers des mondes imaginaires, l'avion, lui, ouvre la voie à des territoires bien réels. Plus que des célébrités nationales, les aviatrices se présentent comme des citoyennes du monde, l'avion donnant lieu à un phénomène de planétisation²⁷⁷ : « La marche, le cheval puis les machines ont donné un sens terrestre, local ou international à l'espace. L'avion seul donne le sens de la planète. Un sens cosmique, une vue de la Terre en dehors d'elle-même qui découvre une planète perdue, en mouvement dans des espaces immenses²⁷⁸ ». Ainsi, si l'automobile faisait la promesse à ses usagers de pouvoir les emporter toujours un peu plus loin, toujours un peu plus vite, l'avion, lui, sacrifie à leur désir de liberté l'univers entier.

21.3 Vagabondes de l'air

En plus des voyageuses, identifiées comme l'une des trois prédécesseuses de la *fugitive*, ce sont les flâneuses, qui posent elles aussi l'acte de « sortir », qu'il faut considérer afin de comprendre la relation entre les aviatrices et l'espace aérien. Certes, à l'opposé de leurs ancêtres, dont les déambulations citadines s'effectuaient avec une certaine lenteur (c'est là le défaut de la marche à pied) et qui erraient sans but précis, les pilotes se déplacent à grande vitesse et leurs trajets s'effectuent, le plus souvent, vers une destination précise. Or, cela n'empêche pas les aviatrices de témoigner du bonheur qu'elle éprouve à circuler dans les airs.

²⁷⁷ Voir Christophe Studeny, *op. cit.*, p. 350.

²⁷⁸ *Ibid.*

À l'instar des automobilistes, qui s'amuse à conduire, les aviatrices apprécient le vol comme une activité en soi. Pour Amelia Earhart, le plaisir du vagabondage surpasse le désir de battre des records, de devenir une célébrité, d'apporter la renommée à son pays ou même d'arriver à destination : « *I still had no plan for myself. Should I return to social work, or find something to do in aviation ? I didn't know – nor care. For the moment all I wished to do in the world was to be a vagabond – in the air* » (FI, 88). De la même manière, Beryl Markham évoque ce désir d'errance qui la pousse à reprendre sans cesse la route des airs, l'avion ayant fait d'elle une nomade : « *Why am I gazing at this campfire like a lost soul seeking a hope when all that I love is at my wingtips ? Because I am curious. Because I am incorrigibly, now, a wanderer* » (WN, 241). Les deux femmes se comparent à des vagabonds, individus destinés à déambuler sans fin, à vivre sur la route, car dépourvus d'un domicile. Dans les airs, la pilote fait l'expérience de l'errance, en cela qu'elle occupe une sorte de non-lieu où elle se trouve partout et nulle part à la fois et où il lui est impossible de tenir en place, de demeurer immobile. Le ciel n'est pas encore un espace habitable, quoi qu'imagine l'écrivain Albert Robida qui rêvait, dans son roman d'anticipation intitulé *Le Vingtième Siècle* (1883), d'un Paris futur transformé en cité des nuages, où les citadins peuvent vivre dans des maisons aériennes et se déplacer à l'aide de véhicules volants stationnés dans des aérogares. Les aviatrices, elles, doivent se contenter de traverser l'espace sans pouvoir s'y arrêter. Maryse Bastié exprime longuement, dans l'excipit de son œuvre, cette forme de nomadisme qui caractérise sa pratique :

Mais déjà mon âme nomade est reprise par sa hantise. La vagabonde impénitente que je demeure ne saurait s'accommoder longtemps de la vie au sol. [...]

Toutes mes préoccupations actuelles sont marquées de cette fièvre du départ et je vais tous les jours, avec une tendre et impatiente ardeur, visiter au terrain mon futur compagnon qui se prépare lui aussi allégrement.... minutieusement...

...ce compagnon qui porte un nom impétueux *Simoun* et qui va m'emporter à nouveau vers les routes bleues de l'espace : ailes ouvertes !... (AO, 179-180)

Incapable de tenir en place, rêvant toujours de nouveaux horizons, Maryse Bastié est poussée par un désir insatiable de retourner sur « les routes bleues de l'espace » pour y errer. Cette périphrase, en insinuant qu'il existe dans le ciel plusieurs chemins à suivre, comme ceux qui se trouvent sur terre, des routes à découvrir et à défricher, exprime bien la possibilité d'une errance aérienne. À l'instar de la bicyclette et l'automobile, l'avion s'associe donc à une forme de flânerie, puisque ce n'est pas la destination qui importe, mais bien le chemin parcouru.

C'est l'entre-deux, c'est-à-dire les instants vécus entre le décollage et l'atterrissage, qui font battre le cœur de l'aviatrice.

21.4 Le spectacle d'en haut

En 1925, à une époque où cours de laquelle l'avion se départit de cette aura de mystère qu'il possédait dans les années 1900-1910, période au cours de laquelle tout vol tient du miracle aux yeux du public, la journaliste britannique Stella Wolfe Murray²⁷⁹ fait paraître une anthologie de poèmes consacrés à l'imaginaire de la conquête aérienne, cristallisant ainsi son statut d'importance au sein de la culture moderne. Objet par lequel s'accomplit un rêve ancestral, il nourrit de façon importante l'imaginaire des artistes, ceux-ci ayant toujours été sensibles à l'appel du ciel : « *[T]o the eye of the artist and the eye of the poet[,] it is the skies themselves, the ever-changing cloudland scenes, that impress the mind with a new vision of beauty, actual and spiritual*²⁸⁰ ». Les poèmes consacrés à l'avion s'inscrivent ainsi dans une longue lignée de textes célébrant les merveilles de l'envol et témoignant de l'inexorable attrait de l'homme pour le monde d'en haut. Divisé en quatre parties, l'ouvrage s'ouvre sur une collection de textes « prophétiques », puisés chez des figures antiques comme Ovide et Homère, mais aussi dans les canons de la littérature anglaise, tels que Shakespeare, Milton, Shelly et Keats. Quoique de nature hétéroclite, ces textes ont en commun qu'ils envisagent la possibilité de l'envol, montrant ainsi que les racines de l'imaginaire de la conquête aérienne sont profondes et lointaines. Les deux sections qui suivent sont justement centrées sur des œuvres contemporaines, dans lesquelles se réalise l'envol tant désiré. La quatrième partie, intitulée « *Winged Woman. History and Development as Reflected by Women of Both*

²⁷⁹ En 1923, cette dernière fait également paraître un ouvrage consacré aux femmes dans l'aviation. Écrite en collaboration avec une dénommée Lady Heath, l'œuvre se divise en deux parties ; alors que la première, plus factuelle, retrace l'histoire des aviatrices en s'intéressant à leurs exploits et aux difficultés qu'elles ont rencontrées, la seconde partie se présente comme une suite de comptes rendus de voyages aériens, dans lesquels Murray et Heath décrivent respectivement leur propre expérience en tant que passagère et aviatrice. On pourrait déplorer que les descriptions offertes par Lady Heath de ses envolées soient très peu « littéraires », en cela que l'aviatrice décrit d'une manière détaillée chacune des manœuvres effectuées lors de ses vols, chaque direction empruntée, avec une précision qui rapproche ses écrits du manuel d'aéronautique plus que du récit de voyage. Voir Lady Heath et Stella Wolfe Murray, *Woman and Flying*, Londres, John Long, 1923, 223 p.

²⁸⁰ Stella Wolfe Murray, « Introduction », dans Stella Wolfe Murray (dir.), *The Poetry of Flight*, op. cit., p. 11.

Worlds », a ceci de particulier qu'elle rassemble des poèmes écrits par des femmes. Il est facile d'imaginer qu'une telle section, si ce n'était du sexe de l'auteure, n'aurait probablement jamais existé : « *I have arranged the poems by women in a separate section, [...] not in any sense of sex rivalry, but merely from a natural desire to give them prominence and to show that despite their lack of opportunity, women feel all the poetry of flight and are fully alive to all that progress in aviation means to the world*²⁸¹ ». Pour Murray, il importe de rendre compte du fait que les femmes ne sont pas étrangères à l'univers technologique, déjouant ainsi les préjugés à leur égard. Les textes rassemblés dans cette anthologie sont convoqués dans la présente section, en plus des biographies d'aviatrices, puisqu'ils témoignent de façon sensible de la relation entre l'aviation et la question de la vision, objet de cette dernière sous-section.

Tel qu'ont démontré la bicyclette et l'automobile, chaque « grande technique de transport modèle [...] une approche originale de l'espace traversé [et] porte en soi un "paysage"²⁸² », dans la mesure où ses particularités techniques et le rapport qu'elle entretient avec ses usagers influencent la façon dont ceux-ci perçoivent leur environnement. Ainsi, la bicyclette se présente comme un véhicule permettant un contact direct entre les individus et le monde, aucun obstacle ne s'interposant entre leur regard et les espaces qu'ils parcourent. Proche du corps, puisqu'un effort est nécessaire à la mise en mouvement, la bicyclette permet aux cyclistes de sentir, de toucher, de percevoir de manière sensible les paysages. Les chauffeurs, au contraire, doivent composer avec plusieurs effets de médiation, générés d'une part par la vitesse, produite artificiellement par le moteur du véhicule, et d'autre part par le pare-brise, qui fragmente et déforme les décors. L'espace n'est donc pas appréhendé dans une relation d'immédiateté, puisque les chauffeurs et les passagers n'ont accès qu'indirectement aux décors. Ils les traversent, certes, mais jamais ne les touchent. À cet égard, il serait facile d'associer l'avion à l'automobile, en affirmant que, comme elle, il intercale entre ses passagers et le monde une vitre en plus de les confronter aux effets d'une vitesse prodigieuse. Or, il ne s'agit pas là de facteurs ayant soulevé l'intérêt des écrivains, journalistes ou pilotes. Le plus souvent, la vitesse semble imperceptible, comme le souligne Beryl Markham en affirmant que le temps et l'espace glissent furtivement sur les ailes de son appareil. Quant à l'effet de

²⁸¹ Stella Wolfe Murray, « Introduction », *op. cit.*, p. 12.

²⁸² Marc Desportes, *op. cit.*, p. 8.

médiation produit par la fenêtre du cockpit, elle ne semble pas avoir un impact significatif sur les pilotes ni sur les passagers, ceux-ci étant surtout fascinés par l'angle de vue que leur offre le voyage aérien.

Déjà au XIX^e siècle, à cette époque du vol expérimental marquée par la démultiplication des envolées en montgolfières et par l'invention des dirigeables, les contemporains s'accoutument à l'observation aérienne, les aérostats leur offrant un avant-goût des merveilles à venir : « Si le sublime des “promenades aériennes” diffère de celui qui naîtra plus tard de la motorisation, car il ignore le vertige et la vitesse, il n'ignore rien en revanche ni de l'ivresse d'un coup d'œil qui embrasse un espace infini, ni des sensations nées de la plongée du corps dans l'atmosphère²⁸³ ». L'expérience physique de l'envol ne peut ainsi être détachée de ses effets optiques, le corps et l'œil des aéronautes subissant simultanément des perturbations profondes. Bien que difficiles à décrire, les conséquences sur la vision font l'objet de nombreuses réflexions, comme si le défi que constituent leur représentation et leur « traduction » stimulait les auteurs et les artistes. Car le spectacle d'en haut est d'un autre ordre et ne peut être appréhendé à partir du même cadre de perception que celui qui règne sur terre. Se produit, comme le formule Thierry Gervais, un « basculement du regard », dont témoignent entre autres les photographies aériennes réalisées par Nadar entre 1858 et 1868. Ce dernier, qui avait pour projet d'employer la photographie à des fins cartographiques²⁸⁴, effectua de multiples ascensions à bord de ballons en compagnie des aéronautes Eugène et Louis Godard, scènes qui ont été immortalisées par une caricature de 1862 d'Honoré Daumier intitulée *Nadar élevant la Photographie à la hauteur de l'Art*. Les images qu'il réalise depuis la nacelle d'aérostats présentent Paris selon une perspective fuyante ; la ville n'y apparaît pas encore tout à fait selon une vue du « dessus », mais plutôt à partir d'un angle oblique, Nadar n'ayant pu placer son appareil de manière perpendiculaire²⁸⁵ et donc réaliser des photos traduisant la singularité des paysages aériens, tels qu'il les décrit lui-même dans son autobiographie, *Quand j'étais photographe* (1899) :

²⁸³ Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger, « Les empreintes du vol, une culture de la modernité », dans Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger (dir.), *L'emprise du vol. De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne*, Paris, MétisPresses, 2013, p. 10.

²⁸⁴ Voir Thierry Gervais, « Un basculement du regard », *loc. cit.*, p. 3.

²⁸⁵ Voir *ibid.*, p. 6.

Mais une autre extase nous rappelle vers l'admirable spectacle offert à nos regards charmés./ Sous nous, comme pour nous faire honneur en accompagnant notre marche, la terre se déroule en un immense tapis sans bords, sans commencement ni fin, aux couleurs variées où la dominante est le vert, dans tous ses accents comme dans tous ses mariages. [...] Il semble qu'une inépuisable boîte à joujoux vient d'être répandue profuse par cette terre²⁸⁶.

Si les prises de vues qu'il réalise ne parviennent pas à rendre cet effet de « planisphère » qu'il admire tant, soulignant la façon dont l'altitude efface les volumes et permet de capter les choses de manière totalisante, elles permettent néanmoins de restituer « une pure "sensation optique" en ce qu'elles montr[ent] des aspects de la réalité jusqu'alors inaccessibles au regard²⁸⁷ ». Cet effet d'aplanissement semble au cœur des impressions laissées par les passagers de machines d'aérostation. Ainsi, en 1907, un an avant que les frères Wright effectuent une envolée en planeur qui allait changer le monde, Paul Adam remarque, dans *La Morale des sports*, le même phénomène en utilisant à son tour la métaphore de la « boîte à jouets » : « Le paysage à mesure s'amplifie. De seconde en seconde, l'horizon recule. Et les villages se métamorphosent en jouets sortis de la boîte par un enfant soigneux [...]»²⁸⁸ ». Ainsi les paysages, si imposants au sol, sont réduits à des dimensions dérisoires dans le ciel, l'observateur se transformant alors en géant, capable d'écraser du pied des villes entières. Certains associent d'ailleurs ce phénomène de miniaturisation à une sensation de pouvoir, s'élever dans les airs signifiant aussi s'ériger au-dessus de la masse humaine, comme le note Roselle Mercier Montgomery dans son poème « The Song of the Bird Man » : « *Beneath me man and his work seem small !/ City towers – I top them all ! Like ants, below me, the earth-bound crawl*²⁸⁹ ». Le point de vue d'en haut est lié à celui de la domination, voire de la prédation. Dans *Voici des ailes*, Maurice Leblanc attribuait déjà cette qualité à la bicyclette : « Nous n'éprouvons plus ce sentiment d'impuissance et de petitesse qui nous désespère quand on chemine au ras des routes, ainsi qu'une fourmi laborieuse » (*VDA*, 147-148). L'avion tient en ce sens du dispositif panoptique, puisqu'il permet au pilote d'exercer

²⁸⁶ Nadar, *Quand j'étais photographe*, préface de Léon Daudet, Paris, Flammarion, 1899, p. 77. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61731n>, consulté le 8 août 2018.

²⁸⁷ Christoph Asendorf, *Super Constellation*, *op. cit.*, p. 73.

²⁸⁸ Paul Adam, *La Morale des Sports*, Paris, La Librairie mondiale, 1907, p. 89. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k755589>, consulté le 7 mars 2016.

²⁸⁹ Roselle Mercier Montgomery, *op. cit.*, p. 119.

par son regard un certain contrôle sur le monde. La Première Guerre mondiale, au cours de laquelle l'avion joue un rôle décisif²⁹⁰, ne fait qu'accentuer ce phénomène. Du haut des airs, les pilotes peuvent certes participer aux combats, mais ils peuvent également procéder à la surveillance de territoires, à la reconnaissance des lignes ennemies. Plus on s'élève, plus on voit, dit Amelia Earhart²⁹¹. Avec l'altitude, le petit se change en minuscule puis en microscopique : « Plus haut encore, et la terre s'étale comme un plan coloré d'architecte, d'horticulteur. Les reliefs s'effacent. Le sol entier s'aplatit verdoyant, traversé par les routes pâles qui, des villages, s'irradient en tous sens²⁹² ». Réduits en taille, les paysages vus du ciel perdent également de leurs détails et de leur familiarité : ils sont limités à des lignes pures, à leurs contours géométriques, se dotent d'une dimension abstraite qui séduit les artistes d'avant-gardes²⁹³. Vu en plongée, l'espace subit un effet planimétrique, et s'apparente chez Paul Adam à ces dessins destinés à l'aménagement de bâtiments, d'espaces urbains ou paysagers, à la différence près que les vues aériennes n'offrent rien des tracés, des indications, des noms et des inscriptions qui confèrent, sur des plans, des informations précises au lecteur²⁹⁴. Par là, l'auteur témoigne des rapports qui unissent le domaine aérien et celui de l'architecture, le premier ayant le potentiel de pousser le second à une véritable révolution. En 1909, l'historien d'art allemand Fritz Wichert s'intéresse à la façon dont la vue en plongée offerte par le dirigeable crée une équivalence entre les surfaces horizontales et verticales²⁹⁵ et développe en conséquence un « langage architectonique des formes qui prend en compte l'apesanteur et l'expérience du vol aérien²⁹⁶ ». En France, il faut souligner la réflexion formulée par Le Corbusier dans son ouvrage intitulé *Aircraft*, ce dernier se penchant sur l'impact de l'aviation sur l'urbanisme. Dans ce texte publié en 1935, l'architecte français

²⁹⁰ « Not that most informed people believed that airplanes would prove to be a decisive weapon in the coming war. They were much too slow, too fragile, and too unreliable. » Robert Wohl, *A Passion for Wings*, op. cit., p. 259.

²⁹¹ « The higher one goes on a clear day, the more of the world one can see. Distances shrink and cities and town miles apart look as if they were neighboring stops on the Toonerville Trolley line. Possibly in the future, sightseeing tours may be arranged to take passengers not only from place to place but to different "levels" » (FI, 135).

²⁹² Paul Adam, op. cit., p. 90.

²⁹³ Voir Angela Lampe, op. cit., p. 39.

²⁹⁴ Voir Marc Desportes, op. cit., p. 384.

²⁹⁵ Voir Christoph Asendorf, *Super Constellation*, op. cit., p. 22.

²⁹⁶ *Ibid.*

considère non seulement l'avion comme un « signe des temps nouveaux²⁹⁷ », mais il voit également en lui une « invitation à détruire les villes pour mieux les reconstruire à neuf²⁹⁸ ».

Dans l'avertissement aux lecteurs, il affirme :

Mais aujourd'hui c'est de l'œil de l'avion qu'il s'agit, de cet œil qui nous a dotés de la vue d'oiseau. De cet œil qui cette fois-ci considère avec effarement les lieux de notre vie, les villes où s'écoulaient nos destinées./ Et le spectacle est effarant, bouleversant. L'œil de l'avion découvre un spectacle de déchéance²⁹⁹.

Doté d'un incroyable pouvoir de destruction³⁰⁰, l'avion apparaît comme pourvu de cette essence « moderne » définie par Marshall Berman, en cela qu'il représente pour les contemporains une menace par rapport à ce qu'ils possèdent, ce qu'ils connaissent, voire ce qu'ils sont³⁰¹. Chez Le Corbusier, « l'avion accuse³⁰² » la ville d'indignité, mais il apparaît également comme l'outil qui permet de corriger cette situation et de transformer le monde présent³⁰³. La vision aérienne, plus elle s'effectue à une altitude élevée, a en effet cette capacité à transformer des paysages urbains jugés inesthétiques et sans intérêt en un spectacle sans fin, à gommer les défauts qui se brouillent avec les autres éléments du décor pour former de nouvelles configurations, d'autres textures³⁰⁴. La dualité, si elle se trouve au cœur de l'expérience moderne, est également au cœur de l'expérience aérienne. Le caractère cartographique des vues en plongée, si importante aux yeux des architectes, est un aspect souligné par les aviatrices.

Il a été question à plusieurs reprises du caractère spectaculaire des aviatrices, celles-ci ayant été identifiées comme des figures d'exception, élevées au rang de célébrités en raison de leur popularité auprès du public. Également présentées comme des sujets de fascination dans les œuvres littéraires, les pilotes y expriment, en revanche, très peu leurs impressions de vol. Rares sont les moments où le lecteur a accès au regard de ces femmes, le monde qui s'offre à

²⁹⁷ Le Corbusier, *Aircraft. L'avion accuse...*, Paris, Parenthèses, 2017 [1935], p. 151

²⁹⁸ Christoph Asendorf, *Super Constellation, op. cit.*, p. 86.

²⁹⁹ Le Corbusier, *op. cit.*, p. 143.

³⁰⁰ Ce pouvoir de destruction, il se traduit également par la récurrence, dans l'imaginaire aérien, du thème de la guerre. De nombreux poèmes recueillis par Stella Wolfe Murray dans son anthologie insistent sur cet aspect.

³⁰¹ Voir Marshall Berman, *op. cit.*, p. 15.

³⁰² Le Corbusier, *op. cit.*, p. 149.

³⁰³ Voir *ibid.*

³⁰⁴ Voir Robert Wohl, *A Passion for Wings, op. cit.*, p. 272.

elles du haut des airs demeurant inconnu. Certains textes dérogent cependant à cette tendance, comme c'est le cas de *To the North* d'Elizabeth Bowen. Analysé dans la section consacrée aux automobilistes, ce roman se démarque dans la mesure où il comprend une scène au cours de laquelle la *fugitive* du récit, Emmeline, se transforme en « Fille de l'air ». Sans être aux commandes de l'avion comme elle l'est de sa voiture, la protagoniste prend plaisir à s'envoler vers Paris en compagnie de son amant. Comme pour l'automobile, la vitesse de l'appareil l'enchanté : « *A huge blue June day filled the aerodrome and reflected itself in the hall : she heard a great hum from the waiting plane hungry for flight. Such an exalting idea of speed possessed Emmeline that she could hardly sit still [...]* » (*North*, 167). Or, si les sensations physiques éprouvées par l'héroïne sont évoquées à quelques reprises, elles qui constituent justement une grande part de la réflexion sur l'automobile dans le récit, c'est surtout le sens de la vue qui est convoqué pour décrire les heures heureuses du voyage aérien. C'est dans le regard, plus que dans le corps, que se vit l'expérience de l'envol pour Bowen : « *Emmeline once more looked down ; the serrated gold coast-line and creeping line of the sea were verifying the atlas. Very white cumulus clouds afloat like unperilous icebergs along a line of blue ether were their companions : over France more glittered, aerial dazzling cliffs* » (*North*, 170). Dans ce passage, les éléments célestes sont comparés à des éléments terrestres (« *clouds afloat like unperilous icebergs* »), ce qui permet de les décrire auprès d'un lecteur que l'on assume être un néophyte de l'aviation. À plusieurs reprises, c'est cette figure de style qui est employée pour peindre les décors admirés par Emmeline, comme lorsque les champs et les prairies lui rappellent le tapis d'une table de billard : « *Surrey and Kent looked flatter and [...]* *[the] grass, lawns and meadows, poorer in texture than he expected, looked like a rubbed billiard cloth* » (*North*, 168). Bowen souligne ainsi le processus d'aplatissement auquel sont soumis les espaces terrestres lorsqu'ils sont vus en plongée, ceux-ci perdant de leur épaisseur avec l'altitude, mais aussi le phénomène de miniaturisation par lequel ce qui était imposant devient, peu à peu, insignifiant. Les airs créent un effet de simplification, puisque chaque chose semble réduite à sa plus pure expression, ce que souligne l'aviatrice Maryse Bastié lorsqu'elle remarque que de « ces hauteurs où [la] transporte [s]on beau coursier, tout s'égalise, tout s'harmonise... » (*AA*, 47). Convoquant à son tour l'image de la boîte à jouets, elle insiste sur le processus d'abstraction auquel sont soumis les choses terrestres, celles-ci étant réduites à des formes simples : « En bas, c'est la terre, géométrique et mouchetée de

jaune, de vert, de brun, avec ses carrés, ses triangles, ses losanges, ses clochers pareils à des jouets d'enfant... le ruban étroit et brillant du fleuve... les voies de fer aux scintillements rapides... les autos qui se traînent comme des cloportes » (AO, 46). Maryse Bastié relève ici les quelques détails qui la frappent, la présence d'un clocher et d'un fleuve, les rails de chemins de fer, les autos réduites à la taille d'insectes. En raison du mouvement de l'avion, qui empêche la contemplation prolongée, l'aviatrice doit se contenter de relever certains éléments du décor : « L'observateur [aérien] n'étant plus immobile dans l'espace, comme dans le système perspectif traditionnel, l'œil et l'image sont emportés par un même flux dynamique³⁰⁵ ». Ainsi, les éléments soulevés par les aviatrices sont souvent les plus marquants, comme lorsque Beryl Markham est frappée par le caractère singulier des éléphants dans *West with the Night* : « *A herd of elephant, as seen from a plane, has a quality of an hallucination. The proportions are wrong – they are like those of a child's drawing of a field mouse in which the whole landscape, complete with barns and windmills, is dwarfed beneath the whiskers of the mighty rodent [...]* » (WN, 211). Après Nadar, Paul Adam et Maryse Bastié, c'est au tour de Beryl Markham de convoquer le thème de l'enfance pour décrire les scènes aperçues du haut des airs ; les éléphants qu'elle pourchasse dans son appareil lui apparaissent comme sur ces dessins créés d'une main malhabile, où les dimensions sont incorrectes. Outre la volonté d'expliquer ce qui s'offre à voir en avion, ces renvois systématiques à l'enfance trahissent le sentiment d'émerveillement qui frappe les aviateurs. Tel un enfant devant sa boîte à jouets, dont la curiosité est piquée par les aventures qui l'attendent, les découvertes à faire, les histoires à imaginer, aéronautes et aviateurs découvrent lors de leurs envolées des univers inconnus, le monde leur apparaissant soudainement comme un immense terrain de jeu qu'il contrôle de leur main de géant.

En la fenêtre de leur cockpit, les aviatrices découvrent le miroir d'Alice ; par-delà la vitre se dessine le pays des merveilles, cet univers tout droit sorti d'un rêve. Le monde d'en haut, tel qu'il apparaît dans les dires de ceux l'ayant traversé, se présente comme un monde fantasmagorique. Durant les instants précédant le décollage de son appareil, le jour où elle remporte le *Women's Air Derby*, Louise Thaden fait la réflexion suivante : « *Engine noises, as*

³⁰⁵ Giovanni Lista, *op. cit.*, p. 107.

each roared to life under half open throttles, reverberated in muffled repercussions against hangar doors. "Jules Verne," I thought, "Mystic distortion and unreal reality" » (HWF, 83). Le renvoi à Jules Verne semble ici aller de soi, l'imaginaire aérien occupant une place importante dans les récits d'aventures de cet auteur, que l'on pense à *Cinq semaines en ballon* (1863), à *De la Terre à la Lune* (1865) et, surtout, à *Maître du monde* (1904). Cette dernière œuvre, qui a été précédemment évoquée, s'articule autour d'une terrible invention appelée *L'Épouvante*, qui se présente comme une machine hybride, tenant à la fois du bateau et de l'automobile et anticipant, par ses ailes et sa puissance, l'avion. Quant à l'évocation de la « distorsion mystique », elle peut symboliser l'aspect religieux du vol aérien, celui-ci emportant les pilotes dans le monde des dieux, les rapprochant même du paradis. Enfin, l'emploi de l'oxymore « réalité irréelle » souligne la manière dont l'aviation crée, chez les pilotes, un effet trouble ; tout en étant en contrôle de son appareil, l'aviateur a toujours l'impression que quelque chose lui échappe. Complètement détaché de la terre, celle-ci lui apparaît comme un monde auquel il n'appartient plus. « *The earth seemed as inaccessible, as far out of reach as though we were on Mars* » (HWF, 127), affirme Louise Thaden. Enveloppées par les nuages, plusieurs aviatrices ont souligné le sentiment de solitude qui frappe tout pilote lors de ses envolées. Louise Thaden raconte ainsi que, la nuit, lorsque la lune lui sert à la fois de guide et de compagnon de route, elle a souvent l'impression qu'elle flotte dans le néant, que la terre ne constitue plus qu'une réalité lointaine, auquel elle n'appartient pas. Beryl Markham est frappée par la même impression et évoque le sentiment d'étrangeté qui la frappe dans les cieux, un univers où sa présence apparaît comme une imposture, parce que celui-ci ne lui appartient pas. Le ciel est doté d'une force qui dépasse les pilotes et pour cette raison, il peut, à tout moment, reprendre ses droits : « La nuit à bord d'un avion est une chose à la fois redoutable et émouvante. Tout est mystère, incertitude, menace... On est toujours moins sûr de soi, plus livré à tant de forces ignorées, dispersées [...]. Tout paraît suspect aussi... » (AO, 63).

Cette « nouvelle réalité des nuages »³⁰⁶, comme l'appelle Elizabeth Bowen, n'a cessé de susciter la fascination, ce qui explique que les descriptions de vues en plongée, parfois

³⁰⁶ « *New reality of the cloudspace* » (North, 171).

effectuées avec froideur et détachement, sont le plus souvent empreintes d'affects, les aviatrices ne pouvant contenir leur émotion à la vue des beautés qui défilent. Maryse Bastié, racontant le jour où elle battit, en 1930, le record de la plus longue distance en ligne droite à bord d'un avion léger, exprime avec émotion son envolée au-dessus de Bourget :

Calmée par cette victoire, j'assistais installée aux premières loges, au lever de l'aurore qui, ce matin-là, se donnait pour moi... Ce fut une revue à grand spectacle que les plus beaux music-halls du monde ne pourront jamais monter de façon aussi somptueuse et aussi prenante... Cela commença par une bande grisaille, vers l'Orient... La grisaille s'éclaircit, s'argenta, se teinta de rose, de mauve et d'or... Et bientôt, autour de moi, le ciel s'embrasa. Le jeune soleil apparut, ardent et triomphal... et je l'applaudis, comme il se doit à une aussi brillante vedette (*AO*, 64).

Dans ce passage, la vision aérienne est ouvertement comparée à une performance. Le ciel se transforme en scène de théâtre où chaque élément atmosphérique joue un rôle distinct ; la grisaille s'ouvre sur l'éclat du ciel, tel le manteau d'arlequin dévoilant les comédiens, et le soleil apparaît triomphant, à la manière d'un protagoniste s'avançant pour son monologue. Devant tant de beauté, l'aviatrice ne peut que s'émouvoir. Car si ce spectacle touche l'œil, il marque encore plus profondément l'âme des Filles de l'éther. « On voudrait, sur sa rétine, fixer toutes ces images ; on voudrait, dans son cœur, les graver avec toute leur grâce » (*AO*, 155), lance Maryse Bastié, témoignant de la puissance esthétique de la perspective aérienne, déplorant surtout sa fugacité qui l'empêche de s'imprégner pleinement des merveilles aperçues. Car il faut dire que les images défilent à un rythme effréné et surgissent de tous les côtés : « L'altitude ouvre un champ très élargi de la vision tout en produisant une forte acuité visuelle³⁰⁷ ». Certes, c'est une vision panoramique qui s'offre au regard, mais le mouvement de l'aviateur dans l'espace est si rapide que celui-ci ne peut s'attacher aux détails très longtemps : « Le regard ne se focalise plus sur un élément isolé ; devenu panoramique, il est désormais frappé d'ubiquité³⁰⁸ ». La vitesse est prodigieuse, infiniment plus qu'en automobile. À l'instar des passagers du train et de la voiture, l'observateur aérien n'est « plus immobile dans l'espace, comme dans le système perspectif traditionnel, l'œil et l'image [étant] emportés

³⁰⁷ Giovanni Lista, *op. cit.*, p. 107.

³⁰⁸ Angela Lampe, *op. cit.*, p. 33.

par un même flux dynamique³⁰⁹ ». L'aviatrice Maryse Bastié, lors d'un voyage au Brésil, raconte ainsi les choix difficiles auxquels elle est confrontée lorsque les merveilles se présentent à l'horizon :

Lorsqu'on survole Rio, on est tellement émerveillé qu'on ne sait plus sur quoi fixer sa vue, tant il s'offre de féeries aux regards. Sur la mer lumineuse ?... sur le sable des conches nacrées qui étincellent ?... Sur le port, où se balancent les innombrables vaisseaux de guerre et les paquebots massifs ?... Sur les îles qui doublent leur image dans le flot vibrant ?... Sur les jardins aux fleurs gigantesques, ou sur les forêts, lourdes, profondes, farouches, qui font à la Tijuca un diadème d'émeraude ? (AO, 155)

L'accumulation de phrases interrogatives rend compte de son incapacité à choisir. Le monde des cieux est celui de la multitude et de l'infinitude, d'un présent sans cesse renouvelé qui apporte, avec le passage de chaque seconde, des beautés nouvelles. Le ravissement habite constamment les aviatrices, le ciel ne cessant de leur offrir des vues qui les surprennent et les enchantent : « *My scalp was constantly prickling at the thrill of the magnificent panorama, of an overpowering beauty* » (HWF, 25). À ce sujet, le poème intitulé « Cloudland scenes », signé du simple pseudonyme « Astra » et recueilli par Stella Wolfe Murray dans son anthologie, est entièrement consacré à la description de l'univers des nuages et à ceci de particulier qu'il pense le ciel en termes de qualités esthétiques, rappelant par là la manière dont l'œil d'en haut a fasciné les artistes au début du XX^e siècle. Réfléchissant à la beauté transcendante (« *beauty beyond words*³¹⁰ », v. 11) de la vue aérienne, la voix lyrique déplore l'usage militaire qui est fait de l'avion. Car pour le passager qui ne voit, en la terre, qu'un espace à bombarder, toute cette beauté passe inaperçue : « *Seeking to destroy, how should he see this ineffable truth/ This beauty, where man shall find God* ?³¹¹ ». Plus que tout, le « je » rêve d'un artiste qui saurait reconnaître, tel un De Vinci réincarné (« *O, for da Vinci reincarnate* !³¹² », v. 22), la puissance des images qui s'offrent à lui, qui saurait reconnaître à sa juste valeur l'univers des nuages, qui saurait voir, surtout, qu'il s'agit d'une toile vierge sur laquelle il peut peindre : « *I long for an immortal artist, who shall put on wings,/ Give us*

³⁰⁹ Giovanni Lista, *op. cit.*, p. 108.

³¹⁰ Astra, « Cloudland scenes », dans Stella Wolfe Murray (dir.), *The Poetry of Flight, op. cit.*, p. 133.

³¹¹ *Ibid.*

³¹² *Ibid.*

*airscapes of these wonder clouds.*³¹³ » (v. 33-34). La référence à De Vinci prend ici tout son sens, ce dernier ayant été consumé par le désir de voler, dont subsistent aujourd'hui les croquis qu'il réalisa de machines volantes ainsi que le codex réunissant ses études du vol des oiseaux. L'accomplissement du rêve ancestral de l'envol, grâce à l'avion, constitue ainsi une manière de représenter concrètement ce que De Vinci n'a pu, pour sa part, qu'imaginer. En remportant leur bataille contre la gravité, les contemporains ont gagné plus que le droit à l'envol ; ils ont aussi acquis des visions sans pareilles du monde, visions qui avaient été réservées jusqu'alors aux oiseaux et aux dieux. Dans la dernière strophe du poème d'Astra, la puissance des images aériennes résonne pleinement : « *Till the pilot shuts it off, and then in sudden silence/ drift gently down to earth./ The flight is ended but the vision stays*³¹⁴ ». Même de retour sur terre, l'aviatrice a toujours le regard tourné vers les cieux.

Conclusion

L'œil solaire

Entre ciel et terre, l'aviatrice se déplace : figure du transitoire, elle ne quitte un endroit que pour en conquérir un autre ; partout, elle n'est que de passage. Empruntant à la sportive son corps athlétique, à la voyageuse son goût pour l'aventure et à la flâneuse son caractère fuyant, elle se présente comme l'incarnation la plus « radicale » de la *fugitive*. Plutôt que d'emprunter les chemins défrichés par les cyclistes et les automobilistes, elle explore les routes blanches et vierges du ciel avec, pour seuls passagers à bord de l'appareil dont elle tient les commandes, les élusifs Éros et Thanatos. Domaine des dieux, où Hélios s'érige en ennemi, l'univers aérien est également extrêmement compétitif. Pour devenir une étoile, il faut accomplir des exploits et, surtout, cultiver son image de soi. En véritables « femmes modernes », les pilotes utilisent l'univers médiatique à leur avantage, le milieu aérien étant propice à une forme de théâtralisation et à une mise en scène spectaculaire. En gardant le

³¹³ Astra, *op. cit.*, p. 133-134.

³¹⁴ *Ibid.*, p. 134.

contrôle sur la manière dont elles apparaissent aux yeux du public, elles peuvent déconstruire les préjugés qui persistent à leur endroit, prouver qu'elles ont bien leur place là-haut.

Dans les cieux, l'aviatrice franchit les limites du possible, devient une « citoyenne du monde » et découvre une nouvelle manière de percevoir son environnement qui renverse les primats traditionnels de la vision. L'œil doit s'ajuster à une forme de contemplation qui s'exerce de haut en bas plutôt que de gauche à droite. Avec l'avion s'ouvre l'ère du monopole de la verticale, telle que l'annonce Walter Benjamin³¹⁵. Les vecteurs que sont le temps et l'espace, qui donnaient aux contemporains la mesure de leur environnement sur terre, tournent à vide avec l'altitude. Pilotes et passagers doivent se construire de nouveaux points de repère, seule manière de donner sens à ce qui les entoure. Ainsi, si les aviatrices apparaissent elles-mêmes comme des figures médiatiques, perçues au prisme du regard d'autrui, elles ont également offert à la postérité leurs propres réflexions sur le spectacle aérien. Après les *velocewomen*, qui ont réfléchi rapidement aux paysages créés par l'univers du cycle, et les automobilistes, qui ont approfondi la discussion, des auteurs comme Virginia Woolf et Edith Wharton ayant offert à leurs lecteurs des « vues du pare-brise », les aviatrices participent d'un changement dans la « politique sexuée du regard »³¹⁶. Cette dernière assigne aux femmes le rôle d'objet du regard plus souvent que celui d'observatrice, c'est-à-dire qu'elle lui confie le second rôle au sein d'un système fonctionnant par opposition : « *The sexual politics of looking function around a regime which divides into binary positions, activity/passivity, looking/being seen, voyeur/exhibitionist, subject/object*³¹⁷ ». Grâce à l'avion, les femmes se retrouvent directement au cœur de l'action ; riches de l'expérience toute moderne qu'elles vivent dans les airs, moderne car paradoxale et liée à des thèmes comme la machine et le mouvement, elles sont amenées à traduire leurs impressions. Plus que toutes autres *fugitives*, les pionnières de l'aviation ont exprimé le besoin d'écrire. À l'inverse des cyclistes, dont la timidité des témoignages est compensée par l'abondance des représentations, les aviatrices ont pris la parole pour raconter les obstacles auxquels elles se sont butées, les sensations éprouvées aux

³¹⁵ Voir Christoph Asendorf, *Super Constellation*, op. cit., p. 73.

³¹⁶ Voir Griselda Pollock, op. cit., p. 262.

³¹⁷ *Ibid.*

commandes de leur appareil, et surtout, pour rendre compte de la beauté du spectacle qui s'offre à travers la fenêtre du cockpit.

Les pilotes se plaisent à la contemplation du monde : « *Perhaps the greatest joy of flying is the magnificence of the view* » (FI, 46), déclare Amelia Earhart. Plus que de simples passantes, dont la vue provoque le plaisir du voyeur, elles s'incarnent comme de véritables flâneuses du ciel. Si leur fuite s'exerce par le corps, en tant qu'acte physique provoquant une mise en mouvement, elle s'effectue aussi par le regard, l'avion permettant à l'œil de découvrir des horizons autrefois inatteignables, de devenir cet « œil solaire » dont parle Michel de Certeau dans *L'Invention du quotidien* :

Celui qui monte là-haut [en haut des gratte-ciels] sort de la masse qui emporte et brasse en elle-même toute identité d'auteurs ou de spectateurs. Icare au-dessus de ces eaux, il peut ignorer les ruses de Dédale en des labyrinthes mobiles et sans fin. Son élévation le transfigure en voyeur. Elle le met à distance. Elle mue en un texte qu'on a devant soi, sous les yeux, le monde qui ensorcelait et dont on était « possédé ». Elle permet de le lire, d'être un Œil solaire, un regard de dieu³¹⁸.

³¹⁸ Michel de Certeau, « Marches dans la ville », *L'invention du quotidien. Arts de faire*, nouvelle édition établie et présentée par Luce Giard, Paris, Gallimard, coll. « Folio/Essais », 1990 [1980], tome 1, p. 140.

Conclusion

Une route à soi

À la sortie du cabinet de curiosités, convaincu d'avoir épuisé du regard toutes les merveilles rassemblées, le visiteur s'arrête. Avant de franchir le seuil qui sépare cet univers clos de l'espace ouvert de la rue, il se retourne pour jeter un dernier coup d'œil aux objets exposés. Et voilà qu'il constate, avec stupeur, que les vitrines où se tenaient, il y a un instant à peine, la bicyclette, l'automobile et l'avion sont vides. Le cabinet ne donne plus rien à voir. La *fugitive* s'est évadée, faisant des outils de locomotion modernes les complices de son crime. Derrière elle, il ne subsiste que des indices de son passage : une odeur de pétrole flottant dans l'air, un nuage de poussière, quelques traînées noires sur le sol.

À la croisée des chemins

Arrivé à destination, il est nécessaire de retracer le chemin parcouru par la *fugitive*, de rassembler les traces laissées sur son passage afin d'élucider le mystère qui l'entoure. Après l'étude des représentations et des récits lui étant consacrés, un constat s'impose : elle est, d'abord et avant tout, une figure de l'entre-deux. C'est au prisme de cette idée qu'il faut comprendre son imaginaire, cet état intermédiaire étant constitutif de la manière dont elle a été perçue, imaginée et mise en scène par ses contemporains.

Qui cherche la *fugitive* la trouvera à la croisée des chemins. D'un point de vue historique d'abord, elle apparaît durant une période charnière, soit au tournant des XIX^e et XX^e siècles, alors que les hommes et les femmes subissent encore les contrecoups des différents phénomènes liés à la modernisation des sociétés occidentales. Les craintes et les espoirs rattachés à ces transformations sont ravivés et exacerbés par l'avènement successif de la bicyclette, de l'automobile et de l'avion, ces machines apparaissant comme l'aboutissement des progrès technologiques réalisés au cours des décennies précédentes, la concrétisation d'un rêve ancestral de vitesse et de liberté. Coincée entre deux époques, la *fugitive* est à la fois héritière des discours du passé et porteuse des espoirs du futur. Les uns souhaitent freiner sa

progression, les autres, faciliter son décollage. Au-delà de la question temporelle, ce sont les circonstances entourant l'apparition de cette figure qui participent de sa dualité. L'imaginaire de la *fugitive* se nourrit de deux réalités : si l'existence des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices constitue un fait objectif et observable, elle est également le produit des arts et de la culture. Entre l'univers social et culturel s'opèrent des échanges, tous deux participant à la construction de son imaginaire. Enfin, une telle forme de partage s'effectue également entre les différents pays où apparaît la *fugitive* ; systématiquement, elle traverse l'Atlantique dans les deux directions et fait ainsi sentir sa présence aux États-Unis, en France et en Angleterre, là où son influence est particulièrement forte. Difficile de dire quelle nation contribue le plus à forger son image, celle-ci se situant toujours à la croisée entre plusieurs influences, un phénomène qui touche de manière générale la « femme moderne » : « [T]he Modern Girl was a global phenomenon before the invention of the term “globalization” : the first cultural figure to travel along the multi-directional, intersecting flows of transnational capital¹ ». Figure de chair et d'os comme de papier, la *fugitive* occupe une position liminale dans le paysage socioculturel.

Ce phénomène qui place la *fugitive* sur le seuil se fait aussi sentir dans les récits et représentations qui lui sont consacrés. Non seulement ceux-ci sont issus de la culture lettrée et de la culture populaire, mais ils sont également produits par des formes d'expression variées : la littérature, la presse illustrée, les arts visuels, l'affiche publicitaire, le domaine scientifique et celui de la médecine, l'univers du cinéma, tous ont contribué à la « mise en récit » de son imaginaire, ce dernier relevant donc d'une forme de collage. Textes et images forment un assemblage composite qui confère à la *fugitive* un visage, celle-ci se donnant à lire et à voir, parfois même à entendre lorsqu'elle prend la voix de Katharine Hepburn au cinéma. À cet égard, il faut souligner que la mécanique de la *fugitive* est complexe, puisque les pièces qui la composent sont nombreuses et disparates ; si elles s'emboîtent à l'occasion, elles sont le plus souvent déconnectées les unes des autres, ce qui a pour conséquence de générer des discours à la fois positifs et négatifs à son sujet. Lors de l'analyse des œuvres, il a été fréquemment question de la dynamique oppositionnelle qui caractérise son univers. Les thèmes et motifs

¹ Liz Conor, *op. cit.*, p. 7.

récurrents se présentent par paire en s'attirant et en se repoussant : amour et mort, masculin et féminin, plaisir et effroi, ciel et terre, transcendance et immanence, tradition et modernité, immobilité et mouvement, emprisonnement et fuite, paradis et enfer, nature et artifice, visibilité et invisibilité, la liste des couples d'oxymores est longue. La *fugitive* est constamment ballotée d'un extrême à un autre, ce qui fait qu'il est difficile de prévoir le chemin qu'elle va prendre. En elle, les contemporains voient un démon et un ange, ce à quoi les artistes répondent en faisant d'elle tantôt une figure surféminisée de façon à diffuser les peurs qu'elle soulève, à la manière des affichistes peignant des cyclistes couronnées de fleurs, tantôt une figure surmasculinisée en lui accordant les attributs de l'autre sexe, tels les écrivains dissimulant les courbes des aviatrices sous de lourdes combinaisons de pilotage. Qui est donc la *fugitive* ? Une jolie passante ou un agent perturbateur de l'ordre moral et social ? D'une œuvre à l'autre, elle se transforme, se métamorphose, s'adapte à la fantaisie des artistes. À elle se greffe les craintes et aspirations d'une société en crise ainsi que certaines des revendications liées à l'émergence d'un féminin nouveau genre. Figure du transitoire et figure en transition, elle apparaît comme symptomatique d'une époque en transformation, se situant au cœur d'une lutte opposant les forces du traditionalisme et celles de la modernisation. En elle, les écrivains et artistes découvrent la muse d'un temps nouveau, mais, surtout, une figure idéale pour traduire les sentiments paradoxaux qui animent leur époque, pour exprimer cette « expérience de la modernité » définie par Marshall Berman. Les sentiments éprouvés par les contemporains à l'égard du progrès sont ambigus, certains y voyant une promesse de changement, d'autres une menace de destruction. Qui de mieux que la *fugitive* pour traduire ce sentiment, celle-ci ayant fait du mouvement et de la route, espace par excellence de l'entre-deux, son domaine ?

De la bécane à l'aéroplane

Pour retrouver la *fugitive*, trois pistes ont été explorées. L'enquête a successivement suivi les traces des cyclistes, des automobilistes et des aviatrices, lesquelles ayant été identifiées comme les principales incarnations de la *fugitive* entre la Belle Époque et la Seconde Guerre mondiale. Les présenter en suivant l'ordre chronologique de leur apparition a

permis de rendre compte de la progression des relations entre femmes et machines, et plus largement de la manière dont ces rapports sont perçus par les contemporains. Le chemin parcouru par les unes est bénéfique pour les autres, chacune contribuant à façonner, pour les femmes, une « route à soi ».

À cet égard, ce sont les cyclistes qui ont fait l'objet des remarques les plus virulentes, quoique les automobilistes et les aviatrices n'aient pas été épargnées par la critique. Se manifestant à la même époque que les *New Women*, avec lesquelles elles ont fréquemment été comparées, il leur a suffi de porter une jupe-culotte pour soulever l'ire des milieux conservateurs. Bien que le port de « *bloomers* » soit l'un de leurs traits distinctifs, c'est le plus souvent en empruntant à l'imagerie traditionnelle de la féminité que les artistes les représentent. Elles sont ainsi déshabillées par les affichistes et par des auteurs empruntant à l'univers publicitaire ses motifs et ses thèmes, comme Maurice Leblanc et Félicien Champsaur l'ont fait. Chez eux, elles apparaissent au sein de décors sauvages, fleuris ou éthérés, ce qui crée un contraste intéressant avec la machine que l'on associe plutôt à la grisaille et la froideur du monde urbain. Parfois, les *velocewomen* échappent à l'univers de la campagne et sont alors « rhabillées » par des romanciers qui désirent plutôt insister sur le caractère libérateur de la bicyclette, comme Arthur Conan Doyle, Allen Grant, H. G. Wells et Mary Kennard. Frappé d'ambivalence, l'univers des cyclistes est presque entièrement livré à la volonté d'autrui ; car il faut dire que les *velocewomen* ont été les objets, bien plus que les sujets, de représentations. Elles ont rarement pris la plume pour raconter leur expérience, outre en quelques rares occasions pour donner des conseils aux nouvelles initiées de la pratique, cette timidité ayant eu pour conséquence de les abandonner à leurs admirateurs et à leurs ennemis.

Avec les Années folles s'ouvre l'ère des chauffeuses. Installées derrière le volant de leurs automobiles, elles font preuve d'un plus grand degré d'émancipation que les cyclistes. Leur corps comme leur attitude en témoignent, les automobilistes flirtant avec l'androgynie comme les garçonnnes et usant de leur apparence comme un marqueur de leur indépendance sociale et sexuelle. Plutôt que de fuir les regards, à la façon des cyclistes disparaissant sur les routes de campagne, elles s'affichent au volant de bolides de course à la manière de Tamara de Lempicka. Sur le plan spatial, elles bénéficient également d'un plus vaste champ d'action que leurs prédécesseuses. En se substituant à la force physique, l'énergie du moteur permet de faire la conquête de régions éloignées et de gagner en vitesse. Pour les personnages masculins, cette

vitesse constitue cependant un phénomène anxieux, puisqu'ils jalouent le plaisir et le pouvoir qu'elle procure à la femme assise derrière le volant. Même pour la conductrice, elle n'est pas sans danger. Car la mort, toujours, attend au tournant. Si certaines échappent à ce sort, telles les héroïnes de Victor Marguerite et de Raymond de Rienzi, d'autres connaissent un destin tragique, comme c'est le cas d'Emmeline dans *To the North*. Du côté des pionnières, celles-ci se montrent plus nombreuses à vouloir partager leur expérience. Alors que Camille du Gast, à travers le témoignage de ses exploits sportifs, invite d'autres femmes à suivre son exemple, Edith Wharton et Virginia Woolf s'intéressent plutôt à l'impact du mouvement rapide sur leur regard. Que ce soit en réintroduisant une part de merveilleux dans le voyage ou en créant des distorsions visuelles, l'automobile semble dotée de pouvoirs magiques, le pare-brise prenant l'allure d'un écran de cinéma².

Avec l'avion, ce qui n'était alors qu'une image chérie des affichistes, une métaphore employée de façon récurrente par les écrivains, devient réalité. Grâce à une paire d'ailes, qui ne sont pas faites en cire comme celles d'Icare, mais en bois ou en aluminium, les pilotes s'envolent et gagnent des altitudes qui dépassent celles atteintes par les ballons et les dirigeables. Les conséquences de cet envol sur les modes de perception du monde sont considérables ; le regard n'est plus dirigé vers l'avant, mais vers le bas, le monde apparaissant alors comme sur un plan d'architecte. Les paysages sont aplatis et miniaturisés, et suscitent l'intérêt des mouvements d'avant-garde. À ce basculement du regard s'ajoute la disparition des frontières géographiques et nationales, non sur le plan effectif, mais bien sur le plan de la visibilité. Du haut des airs, l'espace se donne à voir dans sa totalité et s'offre ainsi à la conquête. Les aviatrices, plus que toute autre *fugitive*, repoussent les limites qui les entourent en faisant le tour du monde. Amelia Earhart, Louise Thaden, Maryse Bastié et Beryl Markham s'entendent pour décrire leur expérience du vol à la manière d'un vagabondage. Leur flânerie aérienne s'effectue en toute liberté, puisque les pilotes n'ont pas à se soucier des limites qui se jouent, comme sur terre, dans l'espace public. Là-haut, elles gagnent certains des privilèges des dieux, mais elles ne deviennent pas pour autant immortelles. À bord de leur appareil, la

² Observation faite à propos du train dans : Marcello Vitali Rosati, « Le train est l'ancêtre d'internet », 2012. En ligne : <http://www.ina-expert.com/e-dossier-de-l-audiovisuel-sciences-humaines-et-sociales-et-patrimoine-numerique/le-train-est-l-ancetre-d-internet.html>, consulté le 4 novembre 2014, consulté le 14 novembre 2014.

mort joue les passagères clandestines, chaque voyage pouvant être le dernier. Par leur courage, elles éveillent également l'intérêt d'un public avide de consommer les textes et les photos qui leur sont consacrés. Quoiqu'il s'agisse d'une figure spectaculaire, qui effectue d'ailleurs à cet égard un travail conscient de son image, elle retient peu l'attention des écrivains. Ceux-ci en font une figure sacrificielle devant renoncer à ses amours terrestres au profit de sa machine volante, cette maîtresse jalouse. Pour immortaliser sa légende, les aviatrices doivent plutôt compter sur le cinéma, où elles apparaissent sous les traits de Cynthia Darrington ou d'Hélène Tarnière, l'héroïne de Ricciotto Canudo.

Chacune à leur façon, ces multiples incarnations de la *fugitive* contribuent à l'édification de l'image de la « femme moderne » durant la première moitié du XX^e siècle.

Une femme moderne

La *fugitive* est une figure modulable, dotée d'une incroyable capacité de réinvention. Elle adopte les nouveautés techniques de son époque aussi rapidement que d'autres, les dernières tendances en matière de mode et se laisse façonner, en partie, par sa relation à ses outils de transport. Or, s'il m'apparaissait nécessaire de parler de cette figure au singulier, c'est pour mettre l'accent sur ses traits distinctifs et sur les caractéristiques que les représentations et récits, qu'importe l'outil de transport qu'ils choisissent, ne manquent jamais de mettre de l'avant. Toutes les œuvres s'accordent, de toute évidence, à faire du personnage féminin une figure du dehors : la route est son domaine, les propriétés hétérotopiques et hétérochroniques de cette dernière faisant d'elle l'endroit idéal pour se créer un temps et un espace à soi. À l'intérieur de ce microcosme ouvert à d'autres possibles, les femmes peuvent vivre autrement, mener une vie indépendante, se libérer de cette « enveloppe de verre » dont parle Maurice Leblanc. Dans cet espace, la théorie des sphères séparées, qui assigne chaque sexe à sa place, ne fonctionne plus. Hommes et femmes se croisent, se rencontrent, pédalent, roulent et volent côte à côte, égaux dans l'effort comme dans leurs rapports. À l'instar des sportives, des voyageuses et des flâneuses, autres incarnations d'un féminin affranchi, la *fugitive* pose un geste précis, celui de sortir. John Grand-Carteret souligne cette idée dès 1899 :

Idéal ancien : femme d'intérieur. Idéal nouveau : femme d'extérieur. Ou, si l'on préfère, ce qui serait plus exact, autrefois la femme a une mission à remplir, un rôle net et bien défini à tenir, la défense du foyer ; aujourd'hui, elle a, d'elle-même, relâché le lien qui l'unissait à l'homme ; elle va, vient, circule à sa guise sans s'inquiéter du reste³.

À sa manière, l'auteur réitère l'existence de rapports entre le rôle des individus et les lieux qui leur sont assignés. En passant de l'intérieur à l'extérieur, la cycliste, l'automobiliste et l'aviatrice ne répondent pas seulement à une volonté de respirer l'air frais des grands espaces. Ce geste se présente comme une nécessité : pour échapper à leur rôle domestique, pour entrer en rupture avec un certain ordre social, elles doivent rompre avec les temps et les espaces qui leur correspondent. Fuir s'impose ainsi comme un choix individuel, une forme de résistance à ce qui est convenu et convenable. Dans ce contexte, les moyens de transport modernes se présentent comme des alliés de taille, en facilitant l'exploration de régions éloignées. Grâce à eux, la *fugitive* peut échapper au cercle étroit qui l'entoure, traverser les frontières visibles et invisibles qui régularisent l'espace public, mais également introduire une part d'imprévu dans son quotidien réglé au quart de tour, suivre un rythme différent de celui, circulaire et répétitif, de l'horloge. Elle peut, surtout, échapper à sa prison de verre.

Que ce soit pour se soustraire à un mariage malheureux (Leblanc, Kennard), à l'autorité familiale (Leroux, Margueritte), à la monotonie de l'existence (Zola, Bastié), à une situation précaire (Doyle, Grant, Wells) à l'emprise ou à la jalousie masculine (Proust, Champsaur), à une peine amoureuse (Bowen, Rienzi, Canudo) ou, tout simplement, pour répondre à un désir d'aventure et à un goût pour la vitesse (Du Gast, Wharton, Bastié, Earhart, Thaden, etc.), les figures étudiées répondent toutes à un même appel : celui de la route, celle d'ici-bas comme là-haut. Entre leurs mains, les moyens de transport sont ainsi détournés de leur fonction première. Ils deviennent des outils d'émancipation, de vengeance, de séduction, de domination, de plaisir, des accessoires de mode, des lunettes pour voir autrement le monde ou même une scène sur laquelle les femmes peuvent se donner en spectacle. En plus d'être écartés de leur rôle, ils sont aussi éloignés de ceux qui leur étaient destinés. Car les moyens de transport, en tant que symboles du progrès et de la modernité, ont été pensés et conçus en fonction du masculin, les femmes étant considérées comme déconnectées de la technologie.

³ John Grand-Carteret, *La Femme en culotte*, op. cit., p. 331-332.

Les œuvres étudiées, pourtant, les montrent en contrôle de leur véhicule : la machine est présentée à la fois comme leur allié, leur guide, leur partenaire et leur conseiller, quand elle ne se greffe pas littéralement à leur corps pour en décupler les forces. Mais cela ne signifie pas que les personnages féminins deviennent des Ève futures, c'est-à-dire des automates dépourvus de raison, n'obéissant qu'aux ressorts d'un mécanisme. Les *fugitives* restent femmes, mais elles sont augmentées de l'énergie et de la puissance de leur véhicule, en plus de profiter des opportunités créées par celle-ci. La machine est plus qu'une béquille puisqu'elle fusionne avec le corps : elle donne des ailes aux cyclistes, fait carburer le sang des chauffeuses et protège les aviatrices du soleil. Dans *Voici des ailes*, Maurice Leblanc souligne à sa manière cette idée : « La bicyclette est un perfectionnement de son corps lui-même, l'achèvement, pourrait-on dire. C'est une paire de jambes plus rapides qu'on lui offre. Lui et sa machine ne font qu'un. [...] Il n'y a pas un homme et une machine. Il y a un homme plus vite » (*VDA*, 77). Une femme plus vite. Voilà ce qui distingue la *fugitive* des figures qui lui sont apparentées, soit la sportive, la voyageuse et la flâneuse. Son rapport à la vitesse est vital, puisqu'il la rend élusiv et fuyante, insuffle au mouvement qui l'anime une dimension particulière et contribue, enfin, à créer les contradictions qui animent son imaginaire, en tant que source de plaisir et d'effroi, promesse de transformation et de destruction. À la lenteur et à la régularité des transports en commun, comme le train, l'autobus ou le tramway, la *fugitive* préfère le mouvement rapide, autonome et aléatoire des outils de locomotion individualisés, puisqu'il répond à leur désir d'évasion physique, psychologique et social, mais également puisqu'il permet d'entrer en rupture avec la routine et le familier, et donc avec la norme. Sur la route, espace propice au renouveau, les femmes trouvent l'opportunité d'un avenir distinct et procèdent également à une reconstruction identitaire. Loin de leurs repères, des individus, des lieux et des règles qu'elles ont toujours connus, elles sont confrontées à elles-mêmes et développent des compétences physiques (adresse, force, équilibre, audace), des connaissances mécaniques ainsi que des qualités psychologiques (indépendance d'esprit, audace, courage, compétitivité, sang-froid) associées traditionnellement au masculin, gagnant ainsi une confiance qui les portera à travers le XX^e siècle. La *fugitive* est plus qu'une femme émancipée, elle est une « femme moderne ». D'une part, elle est dotée des caractéristiques constitutives de cette figure, selon la définition donnée par Latimer et Chadwick dans l'introduction et d'autre part, elle participe pleinement de la nouvelle dynamique qui anime sa société, en faisant usage

des nouvelles technologies de transport pour gagner son indépendance (sur le plan familial, social, politique et économique), en menant sa vie à vive allure, s'accordant ainsi avec le rythme accéléré qui marque le quotidien et en usant, enfin, du caractère spectaculaire des outils de locomotion pour afficher sa différence, puisqu'être vu, à une époque marquée par la démultiplication des stimuli optiques, est une manière d'être entendu : « *The Modern Woman was historically distinct from her predecessor in that she did not retreat into modesty as a defense against object status, but rather asserted her modernity through her visibility*⁴ ». À l'aide d'autobiographies, d'articles de journaux, d'autoportraits et d'œuvres picturales, les *fugitives* façonnent leur identité et contribuent à changer l'opinion des contemporains à leur endroit, les relations entre société et culture devant toujours être entendues en termes de réciprocité.

À ce sujet, il faut souligner la manière particulière dont la *fugitive* participe de sa société spectaculaire, en convoquant pour ce faire la pensée d'Anne Friedberg. Dans son article intitulé « *The mobilized and virtual gaze in modernity* », celle-ci s'intéresse à la manière dont le mouvement erratique du flâneur et de la flâneuse constitue, au XIX^e siècle, une manière de contrer les effets d'une société disciplinaire, telle qu'elle se développe durant la modernité. Reprenant les idées de Michel Foucault développées dans *Surveiller et punir*⁵, elle affirme que le modèle de vision associée à la flânerie, en raison de sa mobilité et de sa subjectivité, diffère de celui du « régime panoptique »⁶, qui permet au contraire le contrôle, la surveillance et la régularisation des individus. Si ce modèle est lié à l'espace confiné de la prison, il fonctionne également, selon Foucault, dans l'espace public, puisqu'il instaure chez les prisonniers « un état conscient et permanent de visibilité qui assure le fonctionnement du pouvoir de manière automatique⁷ ». Ceux-ci ont toujours l'impression d'être observés⁸, le regard du gardien étant

⁴ Liz Conor, *op. cit.*, p. 75.

⁵ Dans cet ouvrage, Michel Foucault utilise le panoptique, cette architecture carcérale développée à la fin du XVIII^e siècle par Jeremy Bentham, pour définir la société du XIX^e siècle qui est « toute traversée et pénétrée de mécanismes disciplinaires ». Le système du panoptique, qui soumet les prisonniers à une surveillance constante, ceux-ci étant toujours visibles par le gardien perché dans une tour centrale, « doit être compris comme un modèle généralisable de fonctionnement ; une manière de définir les rapports du pouvoir avec la vie quotidienne des hommes ». Michel Foucault, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1975, p. 206, 207 et 210.

⁶ Voir Anne Friedberg, *op. cit.*, p. 254.

⁷ Michel Foucault, *Surveiller et punir, op. cit.*, p. 202.

chez eux intériorisé, ce qui permet la diffusion de la surveillance dans le corps social⁹. Source de domination et de pouvoir¹⁰, la vision panoptique a parfois été utilisée pour expliquer la dynamique unissant, dans l'espace public bourgeois, les relations entre hommes et femmes : le regard masculin s'impose sur le corps des femmes qui s'offre à la contemplation : « Dans le festin de la flânerie oculaire ou ambulatoire, la femme filée est surtout corps à contrôler, à déchiffrer ou à dévorer¹¹ ». Les femmes, en plus d'être surveillées lorsqu'elles occupent des espaces privés, le sont également lorsqu'elles sortent à l'extérieur, là où elles s'exposent au scandale ainsi qu'à l'« œil panoptique¹² » des hommes qui surveillent leurs allées et venues. À mon sens, l'utilisation des moyens de transport individualisés permet de contrer ce phénomène, puisqu'en insufflant de la vitesse et une part d'imprévu dans le mouvement, ceux-ci permettent à leurs utilisatrices de passer inaperçues, si tel est leur désir, ou au contraire de s'afficher comme *autre*, de refuser la posture qui leur est attribuée par l'observateur. Si les passantes échouaient à cet égard, ce n'est pas le cas de femmes comme Albertine : en prenant la fuite à bicyclette, elle se dérobe au regard insistant du narrateur de la *Recherche* et déjoue ainsi les rapports de force qui se jouent entre elle et Marcel à Balbec. Enfin, il ne faut pas oublier que les *fugitives* sont également dotées d'un regard, les outils de locomotion qu'elles utilisent ayant fréquemment été qualifiés de « machines à voir ». Dans des textes comme ceux d'Edith Wharton, de Virginia Woolf et des pionnières de l'aviation se développe un modèle alternatif de vision, qu'Anne Friedberg associe pour sa part au flâneur, mais aussi à certains dispositifs optiques du XIX^e siècle, tels que le panorama et le diorama¹³. À mon sens, les véhicules individualisés s'inscrivent dans la lignée de ces appareils puisqu'ils transforment, eux aussi, le monde en spectacle, à la différence près que les décors qu'ils donnent à voir ne sont pas qu'une illusion¹⁴. Les moyens de transport modernes représentent donc, à la fois, des écoles de vision et des outils démocratiques¹⁵. Ils permettent aux *fugitives* d'exercer leur œil à

⁸ Voir Michel Foucault, *Surveiller et punir*, *op. cit.*, p. 2.

⁹ Voir *ibid.*, p. 209.

¹⁰ Voir *ibid.*, p. 255.

¹¹ Catherine Nesci, *op. cit.*, p. 40.

¹² Priscilla Parkhurst Ferguson, *op. cit.*, p. 11.

¹³ Voir Anne Friedberg, *op. cit.*, p. 257.

¹⁴ « Phantasmagorias, panoramas, dioramas [...] produced an illusion of presence of virtual figures. » *Ibid.*, p. 259.

¹⁵ Voir Ana Parejo Vadillo, « Introduction : Passengers of Modernity », *op. cit.*, p. 36.

l'observation du monde, un monde déformé par le mouvement rapide, et de contourner le processus de marginalisation qui est à l'œuvre dans l'espace public. En ce sens, les *fugitives* s'érigent non seulement comme les dignes descendantes du « personnel déambulateur "oculaire-spectaculaire"¹⁶ » du XIX^e siècle, mais elles occupent également un lieu privilégié pour vivre, de manière concrète, immédiate et sensible, les différents phénomènes associés à la modernisation des sociétés occidentales.

Durant la première moitié du vingtième siècle, les pratiques du cyclisme, de l'automobilisme et de l'aviation s'incarnent, aux yeux d'une génération de femmes en quête de liberté et d'indépendance, comme d'incroyables « laboratoires¹⁷ » ; les espaces-temps qu'elles génèrent, puisque fonctionnant selon des règles différant de la norme sociale, apparaissent propices à la réinvention de soi et à l'élaboration d'autres manières d'être au monde. Bref, sur les routes de la terre et du ciel, les *fugitives* se soumettent à l'*expérience* de la modernité qui les prend au corps pour leur faire tourner la tête.

Force est de constater, au terme de l'analyse, que le mystère qui entoure les *fugitives*, s'il s'est dissipé en partie, demeure. L'imaginaire de ces figures n'a pas révélé tous ses secrets. La motocyclette, dont l'univers emprunte à la fois à celui de la bicyclette, en raison de l'exercice d'équilibre qu'il demande à ses usagers, et à l'automobile, à cause de la puissance de son moteur, n'a pas été étudiée. Il existe pourtant d'autres motocyclistes que les petites Walkyries peintes par Léon Bonnotte pour le magazine *Fantasio*. L'expérience singulière qu'elles vivent est susceptible d'enrichir la réflexion sur les *fugitives*, dont les rangs grandissent avec l'apparition de chaque nouveau moyen de transport. De la même façon, quoiqu'elles aient été rejetées d'emblée de manière à inscrire le corpus à l'intérieur de limites raisonnables, les passagères peuvent nourrir le propos. S'installer dans un tramway, un autobus et un wagon de métro est un geste qui peut prendre la forme d'une fuite, si telles sont les intentions de la femme faisant l'action de sortir. De plus, les transports collectifs permettent de vivre, quoiqu'indirectement, les effets de la vitesse et de voir le monde à travers

¹⁶ Philippe Hamon, *Imageries*, *op. cit.*, p. 22.

¹⁷ Là est également le constat posé par Alain Corbin au sujet du paquebot. Voir Alain Corbin, « Du loisir cultivé à la classe de loisir », dans Alain Corbin (dir.), *op. cit.*, p. 62.

le prisme du transitoire, du mouvement et du contingent. Enfin, faute de textes relevant du mouvement moderniste, la forme des œuvres littéraires et iconographiques a été très peu étudiée. Certes, Virginia Woolf, Sonia Delaunay et Tamara de Lempicka – pour ne nommer qu’elles – ont permis d’esquisser une réflexion à ce sujet, mais un vaste champ de recherche s’ouvre de ce côté. Dans quelle mesure l’univers des transports a-t-il un impact sur la dimension formelle et sur l’esthétique des œuvres ? De quelle manière la réflexion sur le mouvement, la vitesse et la machine se traduit-il dans la structure des textes, leur narration, leur style ou, dans le cas des œuvres iconographiques, dans le travail de la matière, le type de perspective employé (question qui a été partiellement abordée), etc. ? Les auteurs et artistes visuels font-ils une place à l’innovation formelle qui participerait alors de la visée du modernisme ? De nombreuses questions sont laissées en suspens, ce qui surprend peu. Après tout, la vocation de la *fugitive* est d’échapper à toute forme d’emprise, comme l’apprend à ses dépens le visiteur du cabinet de curiosités...

S’il désire retrouver la *fugitive*, le visiteur du cabinet de curiosités ne peut perdre une seule seconde. Après tout, celle qu’il recherche est réputée pour sa prodigieuse vitesse et sa nature évasive. Un tour de pédale, un coup de volant, un battement d’ailes suffisent pour la perdre de vue. Courant à sa suite, le spectateur retrouve à l’extérieur du cabinet la clarté du jour, le mouvement frénétique de la foule. Scrutant les visages des passants, il croit la reconnaître en chacun d’eux : serait-ce elle qui, là-bas, zigzague à vélo dans les sentiers ensoleillés du bois de Boulogne ? Se trouve-t-elle parmi ces automobilistes impatientes qui, sur le boulevard, font rugir leur moteur ? Était-elle aux commandes de cet avion qui vient de disparaître derrière les nuages ? Ne sachant où chercher, le visiteur doit se rendre à l’évidence : la *fugitive* n’a plus sa place dans un cabinet de curiosités. Au sein de ce paysage où se pressent des corps et des machines, sa silhouette ne constitue ni une nouveauté ni une rareté. Appartenant toute entière au décor, elle y apparaît comme une figure familière et non comme l’image d’un monde en devenir. La *fugitive* est une femme de son temps, une femme moderne, au sens plein du terme.

Entre la Belle Époque et la Seconde Guerre mondiale, la *fugitive* fait son chemin, sans se soucier du reste. Oubliant ses origines et l’horizon à atteindre, elle se laisse bercer par le mouvement de sa machine, emporter par la griserie de la vitesse jusqu’aux nues, là où elle

peut toucher les étoiles du bout des doigts. Peu lui importe le passé et le futur, puisque seuls comptent les quelques instants passés sur la route, instants aussi fugitifs et éphémères qu'elle.

Acceptant sa défaite, le spectateur se remémore soudainement ce passage d'*Orlando* de Virginia Woolf où la voix narrative proclame sur un ton laconique : « *It was the present moment*¹⁸ ».

¹⁸ Virginia Woolf, *Orlando*, *op. cit.*, p. 284.

Bibliographie

I. Corpus

1. Œuvres littéraires

- Allen, Grant, *Miss Cayley's Adventures*, introduction de Elizabeth Foxwell, Kansas City, Valancourt Books, 2008 [1899], 213 p.
- Aria, Eliza Davis, *Woman and the Motor-Car. Being the Autobiography of an Automobilst*, Londres, Sidney Appleton, 1906, 356 p.
- Bastié, Maryse, *Ailes ouvertes. Carnet d'une aviatrice*, illustré de planches hors texte, Paris, Fasquelle éditeurs, 1937, 180 p.
- Bowen, Elizabeth, *To the North*, New York, Anchor Books, 2006 [1932], 307 p.
- Burnham, Margaret, *The Girl Aviators and The Phantom Airship*, Chicago et New York, M. A. Donohue & Company, 1911, tome 1, 283 p. En ligne : <http://www.gutenberg.org/files/33605/33605-h/33605-h.htm>, consulté le 4 avril 2018.
- Canudo, Ricciotto, *L'Autre Aile. Synthèse romanesque de la vie et de la mort ailées*, roman visuel, suivi du roman original, illustré par les photographies du film, Paris, Eugène Fasquelle, 1924, 203 p.
- Carter, Dorothy, *Mistress of the Air*, Londres et Glasgow, The Children's Press, 1953 [1939], 156 p.
- Champsaur, Félicien, « Lulu, roman clownesque », dans Sophie Basch (dir.), *Romans de cirque*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002 [1901], p. 598-773.
- Conan Doyle, Arthur, « The Adventure of the Solitary Cyclist », *Sherlock Holmes. The Complete Novels and Stories*, New York, Bantam Dell, coll. « Bantam Classics », 2003 [1891], p. 832-852.
- Dent Crane, Laura, *The Automobile Girls at Newport or Watching the Summer Parade*, Philadelphie, Henry Altemus Company, 1910, tome 1, 254 p. En ligne : <http://www.gutenberg.org/files/36273/36273-h/36273-h.htm>, consulté le 21 février 2018.
- Earhart, Amelia, *The Fun of It. Ramdom Records of My Own Flying and of Women in Aviation*, Chicago, Academy Chicago Publishers, 1992 [1932], 218 p.

- Haugen, Genevieve, *Women With Wings. A Novel of the Modern Day Aviatrix*, Los Angeles, The Ganesha Publishers, 1935, 288 p.
- Keene, Carolyn, *Nancy Drew Mystery Stories. The Secret of the Old Clock*, New York, Grosset & Dunlap, 2014 [1930], 180 p.
- Kennard, Mary Eliza, *The Golf Lunatic and his Cycling Wife*, New York et Londres, Brentano's et Hutchinson & Co, 1902, 302 p.
- Leblanc, Maurice, « Elle », *Gil Blas*, n° 5319, 11 juin 1894, p. 1. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k75224020>, consulté le 9 septembre 2015.
- Leblanc, Maurice, « Service d'ami », *L'Auto*, n° 1283, 17 avril 1904, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k46250114.item>, consulté le 18 septembre 2015.
- Leblanc, Maurice, *Voici des ailes*, dessins de Lucien Métivet, Paris, Paul Ollendorff, 1898, 217 p.
- Levitt, Dorothy, *The Woman and the Car. A Chatty Little Handbook for All Women Who Motor or Who Want to Motor*, introduction de C. Byng-Hall, illustré de 27 photographies de Horace W. Nicholls, Londres, John Lane, 1909, 127 p. En ligne : <https://archive.org/details/McGillLibrary-120928-1526>, consulté le 2 février 2018.
- Margueritte, Victor, *La Garçonne. La femme en chemin*, Paris, Ernest Flammarion, 1922, 311 p.
- Markham, Beryl, *West with the Night*, introduction de Sara Wheeler, New York, North Point Press, 2013 [1942], 294 p.
- Mars, *Album Mars. Mesdames les cyclistes*, Paris, E. Plon, Nourrit et Cie, 1900, 46 p. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k3144921/f10.image.r=album%20mars%20mesdames%20les%20cyclistes>, consulté le 12 septembre 2018.
- Penrose, Margaret, *The Motor Girls or A Mystery on the Road*, New York, Cupples & Leon Company, 1910, 250 p.
- Proust, Marcel, *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, édition présentée, établie et annotée par Pierre-Louis Rey, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1988 [1919], 568 p.
- Proust, Marcel, *Albertine disparue*, édition présentée, établie et annotée par Anne Chevalier, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 1992 [1925], 364 p.
- Proust, Marcel, *La Prisonnière*, édition présentée, établie et annotée par Pierre-Edmond Robert, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1989 [1923], 465 p.

- Proust, Marcel, *Sodome et Gomorrhe*, édition présentée, établie et annotée par Antoine Compagnon, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1989 [1921-22], 645 p.
- Rienzi, Raymond de, *L'Aventure sur la route. Roman d'une faible femme et de sa petite auto*, Paris, Ernest Flammarion, 1925, 284 p.
- Stokes, Katherine, *The Motor Maids' School Days*, New York, Hurst Publishing Company, 1911, tome 1, 312 p. En ligne : <https://archive.org/stream/cu31924006799443#page/n329/mode/2up>, consulté le 23 mars 2018.
- Thaden, Louise, *High, Wide and Frightened*, New York, Stackpole, 2018 [1938], 263 p.
- Trintzius, René, *Deutschland*, Paris, Phébus, coll. « D'aujourd'hui », 1995 [1929], 190 p.
- Triolet, Elsa, *L'Âge de nylon II. Luna-Park*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1959, 180 p.
- Van Dyne, Edith, *The Flying Girl*, illustrations de Joseph Pierre Nuyttens, Chicago, The Reilly & Britton Co., 1911, 232 p. En ligne : <https://ia801505.us.archive.org/17/items/theflyinggirl53386gut/53386-h/53386-h.htm>, consulté le 3 avril 2018.
- Wells, H. G., *The Wheels of Chance. A Holiday Adventure*, avec 40 illustrations de J. Ayton Symington, Londres, J. M. Dent and Co., 1896, 313 p. En ligne : <https://archive.org/details/wheelschanceaho00wellgoog>, consulté le 12 novembre 2017.
- Wharton, Edith, *A Backward Glance*, New York et Londres, D. Appleton-Century-Company, 1934, 385 p. En ligne : <https://archive.org/details/backwardglance030620mbp>, consulté le 24 juillet 2018.
- Wharton, Edith, *A Motor Flight Through France*, New York, Charles Scribner's Sons, 1909, 201 p. En ligne : <https://archive.org/stream/amotorflightthr01whargoog#page/n314/mode/2up>, consulté le 24 avril 2016.
- Wolfe Murray, Stella (dir.), *The Poetry of Flight. An Anthology*, préface de Samuel J. G. Hoare Bart, Londres, Heath Cranton Limited, 1925, 144 p.
- Wolff, Pierre et Gaston Leroux, *Le Lys*, suivi de *Fidèle !* et *Le Petit Homme*, illustrations d'après les dessins de E. Bouard, Paris, Arthème Fayard et C^{ie} éditeurs, 1914 [1908], p. 2-63.
- Woolf, Virginia, « Evening Over Sussex : Reflections in a Motor Car », *The Death of the Moth and Other Essays*, Londres, The Hogarth Press, 1942, p. 11-14.
- Woolf, Virginia, *Orlando. A Biography*, Oxford, Oxford University Press, 1992 [1928], 345 p.

Woolf, Virginia, *The Diary of Virginia Woolf : 1925-1930*, Londres, The Hogarth Press, 1980, vol. 3, 384 p.

Zola, Émile, *Les Trois Villes. Paris*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 2002 [1897], 701 p.

2. Articles de périodiques

Berr, Émile, « Nos aviatrices s'ennuient », *Le Figaro*, n° 270, 27 septembre 1915, p. 3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2908124/f3.item>, consulté le 25 août 2018.

« Chalets du cycle », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 8, 4 juillet 1897, p. 3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405697w/f3.image>, consulté le 23 septembre 2017.

Champclos, G. Davin de, « Chauffeuse », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 7, 27 juin 1897, p. 2. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405696g/f2.image>, consulté le 9 janvier 2015.

Dutrieu, Hélène, « Comment j'ai gagné la "Coupe Femina" », *Femina*, n° 265, 1^{er} février 1912, p. 72. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6131996k.r=feminatenuede%20de%20l%27aviatrice%20tenue%20de%20l%27aviatrice?rk=150215;2>, consulté le 4 juillet 2018.

« Échos », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 11, 24 juillet 1897, p. 3. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405700x/f3.image>, consulté le 1 novembre 2017.

« Échos », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 9, 11 juillet 1897, p. 3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54056989/f3.image>, consulté le 21 septembre 2017.

« Échos et nouvelles », *Gil Blas*, n° 7852, 18 mai 1901, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k75357591/f1.item>, consulté le 5 septembre 2018.

Fordyce, A. « La tenue de l'aviatrice. Que doit-elle être ? », *Femina*, n° 242, 15 février 1911, p. 79. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5505675j/f7.image.r=feminatenuede%20l'aviatrice%20tenue%20de%20l'aviatrice>, consulté le 4 juillet 2018.

« Formule nouvelle de l'élégance féminine », *Vogue*, vol. 8, n° 9, 1^{er} septembre 1927, p. 10. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6540643b/f12.item>, consulté le 18 avril 2018.

Gast, Camille du, « À deux doigts de la Mort », *Je sais tout*, 15 février 1905, p. 599-604. Sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1029766/f625.item>, consulté le 11 avril 2018.

Gast, Camille du, « Ma course de Paris-Bordeaux », *La Vie au grand air*, n° 247, 5 juin 1903, p. 358-360. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9605265v/f2.image.r=la%20vie%20au%20grand%20air>, consulté le 10 avril 2018.

Giffard, Pierre, « La Reine Bicyclette. Histoire du vélocipède depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours », *Le Figaro. Supplément littéraire du dimanche*, n° 40, 4 octobre 1890, p. 1-3. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k272564r/f1>, consulté le 10 avril 2017.

Guédon, Yves, « L'automobile. Les étapes de la locomotion automobile », dans Maurice Leudet (dir.), *L'Almanach des Sports*, Paris, Paul Ollendorf, 1899, p. 107-109. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5550653s/f76.image.langFR>, consulté le 4 avril 2018.

J. R. F., « Les fêtes dans les jardins », *Vogue*, 1^{er} septembre 1927, p. 11 et 25. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6540643b/f13.item>, consulté le 18 avril 2018.

« La duchesse d'Uzès en simple police – L'ordonnance du 14 août 1893 – D'un franc à cinq francs d'amende », *Le Matin*, 3 juillet 1898, p. 8. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k557466q.item>, consulté le 16 avril 2018.

« La véritable aviation de tourisme », *La Vie au grand air*, n° 782, 13 septembre 1913, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9606155f?rk=300430;4>, consulté le 9 septembre 2018.

Prade, Georges, « Une femme peut-elle conduire une automobile ? », *Femina*, n° 1, 1^{er} février 1901, p. VII.

Rachilde, « Enquête sur le roman illustré par la photographie », *Mercure de France*, n° 97, janvier 1898, p. 111. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1051098/f117.image.r=Le%20Mercure%20de%20France>, consulté le 8 septembre 2017.

Reichel, Frantz, « Madame Camille du Gast », *Les Sports modernes*, n° 2, juin 1905, p. 4-6. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9753174g/f2.image.r=les%20sports%20modernes%20camille%20du%20gast>, consulté le 10 avril 2018.

« Saisons cyclistes. L'automne », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 20, 26 septembre 1897, p. 5. En ligne :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405709n/f5.image>, consulté le 21 septembre 2017.

« Saisons cyclistes. Le printemps », *L'Auto-vélo. Journal comique et illustré*, n° 8, 4 juillet 1897, p. 5. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5405697w/f5.image>, consulté le 21 septembre 2017.

Sutton Jr., George W., « The Lady and the Plane. The Interest of Women in American Aviation », *Vogue*, septembre 1919, s. p. En ligne : http://www.oldmagazinearticles.com/draw_pdf.php?filename=women_aviators-1919.pdf, consulté le 4 juillet 2018.

« The “Bicycle Face” », *The Literary Digest*, vol. XI, n° 19, 7 septembre 1895, p. 8/548. En ligne : https://books.google.ca/books?id=Eqk5AQAAMAAJ&pg=PA548&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false, consulté le 10 mars 2017.

Wanss, Annie, « La mode chez les aviatrices », *La Revue aérienne*, n° 82, 10 mars 1912, p. 125-128. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65543447/f9.image.r=la%20mode%20chez%20les%20aviatrices>, consulté le 4 juillet 2018.

3. Œuvres cinématographiques

Arzner, Dorothy [réalisatrice], *Christopher Strong*, 78 minutes, 1933, RKO Radio Pictures.

Del Ruth, Roy [réalisatrice], *Tail Spin*, 84 minutes, 1939, Twentieth Century Fox.

4. Ouvrages « savants »

Adam, Paul, *La Morale des Sports*, Paris, La Librairie mondiale, 1907, 473 p. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k755589>, consulté le 7 mars 2016.

André, Émile, *L'éducation physique et sportive des jeunes filles*, Paris, Ernest Flammarion, 1907, 330 p.

Erskine, Miss F. J., *Lady Cycling. What to Wear and How to Ride*, Londres, The British Library, 2014 [1897], 76 p.

Grand-Carteret, John, *La Femme en culotte*, 54 croquis originaux de Fernand Fau et Gustave Giranne, Paris, Ernest Flammarion, 1889, 393 p.

Grand-Carteret, John, *La voiture de demain. Histoire de l'automobile*, avec 250 figures, Paris, Librairie Charpentier et Fasquelle, 1898, 436 p. En ligne : <https://archive.org/stream/lavoiturededema00grangoog#page/n457/mode/2up>, consulté le 21 mars 2016.

Lesclide, Richard, *Manuel du vélocipède*, illustré par Émile Benassit, Paris, Librairie du Petit Journal, 1869, p. 39.

Lucas-Championnière, Dr. Just, « Le mouvement à bicyclette. Cyclisme pour l'homme et pour la femme », dans Maurice Leudet (dir.), *L'Almanach des Sports*, Paris, Paul Ollendorf, 1899, p. 55-66. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5550653s/f85.image.langFR>, consulté le 11 novembre 2016.

Montorgueil, Georges, « La Bicycliste », *La parisienne peinte par elle-même*, Paris, L. Conquet, 1897, 199 p. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k123293b/f205.item.r=georges%20montorgueil%20a%20parisienne>, consulté le 20 décembre 2015.

Pour bien faire du sport, orné de 24 pages d'illustrations photographiques hors texte, Paris, Pierre Lafitte et Cie, coll. « Femina-Bibliothèque », 1912, 375 p.

Uzanne, Octave, « Les femmes de sports et les gynandres », *Parisiennes de ce temps*, Paris, Mercure de France, 1910, p. 319-335.

Ward, Maria E., *The Common Sense of Bicycling. Bicycling for Ladies*, illustré de 33 photographies, New York, Brentano's, 200 p. En ligne : <https://archive.org/stream/commonsenseofbic00ward#page/n11/mode/2up>, consulté le 6 janvier 2018.

Willard, Frances E., *A Wheel Within a Wheel. How I Learned to ride the bicycle with some reflections by the way*, New York, Fleming H. Revell Company, 1895, 75 p. En ligne : <https://archive.org/stream/wheelwithinwheel00williala#page/74/mode/2up>, consulté le 11 avril 2017.

Yver, Colette, *Femmes d'aujourd'hui. Enquête sur les nouvelles carrières féminines*, Paris, Calmann-Lévy, coll. « Collection nouvelle », 1929, 209 p.

5. Œuvres et articles mentionnés

Baudelaire, Charles, « Le peintre de la vie moderne », *Œuvres complètes*, préface, présentation et notes de Marcel A. Ruff, Paris, Seuil, 1968 [1863], p. 546-565.

Colette, « Gigi », *Gigi*, avant-propos d'Alain Brunet, Paris, Le Livre de Poche, 2004 [1944], p. 27-87.

Filson, A. B., *The Complete Motorist. Being an account of the evolution and construction of the modern motor-car ; with notes on the selection, use, and maintenance of the same ; and on the pleasures of travel upon the public roads*, New York, Methuen & Co, 1904, 338 p.

- Fitzgerald, Francis Scott, *The Great Gatsby*, New York, Macmillan Publishing, 1925, 192 p.
- Flaubert, Gustave, *Madame Bovary*, Paris, Bookings International, coll. « Maxi-poche. Classiques français », 1993 [1857], 352 p.
- Heath, Lady et Stella Wolfe Murray, *Woman and Flying*, Londres, John Long, 1923, 223 p.
- Le Corbusier, *Aircraft. L'avion accuse...*, Paris, Parenthèses, 2017 [1935], 168 p.
- Maeterlinck, Maurice, « En automobile », *Le double jardin*, Paris, Bibliothèque-Charpentier et Eugène Fasquelle, 1904, p. 51-65. En ligne : <https://archive.org/stream/ledoublejardin00maetuoft#page/n0>, consulté le 25 juillet 2018.
- Mirbeau, Octave, « 628-E8 », *Œuvre romanesque*, édition critique établie, présentée et annotée par Pierre Michel, Paris, Méta Éditions, 2001, p. 267-611.
- Nadar, *Quand j'étais photographe*, préface de Léon Daudet, Paris, Flammarion, 1899, 312 p. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61731n>, consulté le 8 août 2018.
- Ouida, « The New Woman », *North American Review*, vol. 158, n° 450, 1^{er} mai 1894, p. 610-619. En ligne : <https://archive.org/details/jstor-25103333/page/n1>, consulté le 4 janvier 2017.
- Ovide, « Dédale et Icare » *Les Métamorphoses*, livre huitième, traduction, introduction et notes par Joseph Chamonard, Paris, Flammarion, 1966, p. 208-210.
- Pasteur, Claude, *Les femmes à bicyclette à la Belle Époque*, Paris, France-Empire, coll. « Si 1900 m'était conté... », 1986, 260 p.
- Proust, Marcel « Impressions de route en automobile », *Le Figaro*, n° 323, 19 novembre 1907, p. 1. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k287911r/fl.item>, consulté le 18 juillet 2018.
- Rostand, Edmond, « Le cantique de l'aile », *Le Cantique de l'aile*, Paris, Librairie Charpentier et Fasquelle, 1922, p. 1-26. En ligne : <https://archive.org/stream/lecantiquedelail00rostuoft#page/n7/mode/2up>, consulté le 20 mars 2018.
- Verne, Jules, « Maître du monde », dans Claude Azia (dir.), *Les romans de feu*, Paris, Omnibus, 2002, vol. 3, p. 697-877.
- Virginia Woolf, *Une chambre à soi*, traduit de l'anglais par Clara Malraux, Paris, Denoël, « Bibliothèque 10/18 », 1992 [1929], 171 p.
- Woolf, Virginia, « Professions for Women », *The Death of the Moth and Other Essays*, Londres, The Hogarth Press, 1942, p. 149-154.

Zola, Émile, *La Bête humaine*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 2001 [1890], 512 p.
II. Textes critiques

1. Méthodologie

1.1 Histoire littéraire et culturelle

Baetens, Jan, « “Cultural Studies” n’égalent pas “études culturelles” », dans Bernard Darras (dir.), *Études culturelles & Cultural Studies*, Paris, L’Harmattan, coll. « Médiation et information », 2007, p. 35-42.

Chartier, Roger, « La nouvelle histoire culturelle existe-t-elle ? », *Les Cahiers du Centre de Recherches Historiques*, n° 31, avril 2003, p. 13-24. En ligne : <http://ccrh.revues.org/291>, consulté le 4 septembre 2015.

Chartier, Roger, « Le monde comme représentation », *Annales. Économies. Sociétés. Civilisations*, n° 6, 1989, p. 1505-1520.

Chartier, Roger, « Le sens de la représentation », *La Vie des idées*, 22 mars 2013, s. p. En ligne : <http://www.laviedesidees.fr/Le-sens-de-la-representation.html>, consulté le 23 septembre 2017.

Melançon, Benoît, « Écrire Maurice Richard. Culture savante, culture populaire, culture sportive », *Globe : revue internationale d’études québécoises*, vol. 9, n° 2, 2006, p. 109-135.

Melançon, Robert, Élisabeth Nardout-Lafarge et Stéphane Vachon, « “Un miroir en somme si peu déformant” : l’histoire littéraire comme théorie de la littérature », dans Robert Melançon, Élisabeth Nardout-Lafarge et Stéphane Vachon (dir.), *Le portatif d’histoire littéraire*, Montréal, Département d’Études françaises, coll. « Paragraphes », 1998, p. IX- XXV.

Ory, Pascal, *L’histoire culturelle*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », 2015 [2004], 128 p.

Rioux, Jean-Pierre, « Introduction. Un domaine et un regard », dans Jean-Pierre Rioux et Jean-François Sirinelli (dir.), *Pour une histoire culturelle*, Paris, Seuil, coll. « L’univers historique », 1997, p. 7-17.

Vaillant, Alain, *L’histoire littéraire*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 2010, 391 p.

1.2 *New Modernist Studies*

Bradbury, Malcolm et James McFarlane, *Modernism (1890-1930)*, Sussex et New Jersey, The Harvester Press, 1978 [1974], 683 p.

- Felski, Rita, *The Gender of Modernity*, Cambridge et Londres, Harvard University Press, 1995, 247 p.
- Mao, Douglas et Rebecca L. Walkowitz, « Introduction : Modernisms Bad and New », *Bad Modernisms*, Durham et Londres, Duke University Press, 2006, p. 1-17.
- Mao, Douglas et Rebecca L. Walkowitz, « The New Modernist Studies », *The Modern Language Association of America*, vol. 123, n° 3, 2008, p. 737-748.
- Marshall Berman, « Introduction. Modernity – Yesterday, Today and Tomorrow », *All That Is Solid Melts Into Air. The Experience of Modernity*, New York, Simon and Schuster, 1982, p. 13-36.
- Stanford Friedman, Susan, « Definitional Excursions : The Meanings of Modern/Modernity/Modernism », *Modernism/modernity*, vol. 8, n° 3, septembre 2001, p. 493-513.
- Stanford Friedman, Susan, « Periodizing Modernism : Postcolonial Modernities and Space/Time Borders of Modernist Studies », *Modernism/modernity*, vol. 13, n° 3, septembre 2006, p. 425-433.

1.3 Analyse iconographique

- Adam, Jean-Michel et Marc Bonhomme, *L'argumentation publicitaire. Rhétorique de l'éloge et de la persuasion*, Paris, Armand Colin, 1997, 238 p.
- Cathelat, Bernard, *Publicité et société*, préface de Bernard Brochand, Paris, Payot, coll. « Petite bibliothèque Payot », 1992 [1968], 289 p.
- Chik, Caroline *L'image paradoxale. Fixité et mouvement*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Arts du spectacle – Images et sons », 2011, 292 p.
- Debord, Guy, *La Société du Spectacle*, Paris, Gallimard, 1992 [1967], 209 p.
- Enel, Françoise, *L'affiche. Fonctions, langage, rhétorique*, Paris, Mame, coll. « Aujourd'hui », 1971, 132 p.
- Gallo, Max et Carlo Arturo Quintavalle, *L'affiche. Miroir de l'histoire. Miroir de la vie*, traduction de Jocelyne de Pass, Paris, Robert Laffont, 1973 [1972], 255 p.
- Hamon, Philippe, « Images à lire : images à voir : "Images américaines" et crise de l'image au XIX^e siècle (1850-1880) », dans Stéphane Michaud, Jean-Yves Mollier et Nicole Savy (dir.), *Usages de l'image au XIX^e siècle*, Paris, Créaphis, 1992, p. 235-243.
- Hamon, Philippe, *Imageries. Littérature et image au XIX^e siècle*, Paris, José Corti, coll. « Essais », 2001, 315 p.

Louvel, Liliane, *L'œil du texte. Texte et image dans la littérature de langue anglaise*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, coll. « Interlangues – littératures », 1998, 386 p.

Louvel, Liliane, *Texte/image. Images à lire, textes à voir*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Interférences », 2002, 272 p.

Michaud, Ginette, « Présentation. Ekphraser », *Études françaises*, vol. 51, n° 2, 2015, p. 5-23.

Mirzoeff, Nicholas (dir.), *The Visual Culture Reader*, Londres et New York, Routledge, 1998, 530 p.

Schwartz, Vanessa R., *Spectacular Realities. Early Mass Culture in Fin-de-Siècle Paris*, Berkeley, University of California Press, 1999, 244 p.

1.4 Sociocritique et imaginaire social

Angenot, Marc, « Le discours social : problématique d'ensemble », *1899 : un état du discours social*, Longueuil, Le Préambule, coll. « L'Univers du discours », 1989, p. 13-39.

Cros, Edmond, *La sociocritique*, Paris, L'Harmattan, coll. « Pour comprendre », 2003, 206 p.

Duchet, Claude, « Pour une socio-critique, ou variations sur un incipit », *Littérature*, n° 1, février 1971, p. 5-14.

Kalifa, Dominique et Pierre Karila-Cohen, « L'homme de l'entre-deux. L'identité brouillée du commissaire de police au XIX^e siècle », dans Dominique Kalifa et Pierre Karila-Cohen (dir.), *Le commissaire de police au XIX^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, coll. « Histoire de la France aux XIX^e et XX^e siècles », 2008, p. 7-23.

Kalifa, Dominique, « Introduction. L'enquête judiciaire et la construction des transgressions », Jean-Claude Farcy, Dominique Kalifa et Jean-Noël Luc (dir.), *L'enquête judiciaire au XIX^e siècle*, Paris, Creaphis, 2007, p. 4-11.

Kalifa, Dominique, *Les bas-fonds. Histoire d'un imaginaire*, Paris, Seuil, 2013, 394 p.

Pierre, Popovic, « Introduction. La sociocritique, Joseph S. Nye Jr., et le concept d'imaginaire social », *La mélancolie des Misérables. Essai de sociocritique*, Montréal, Le Quartanier, coll. « Erres essais », 2013, p. 15-54.

Pinson, Guillaume, *L'Imaginaire médiatique. Histoire et fiction du journal au XIX^e siècle*, Paris, Classiques Garnier, 2012, 272 p.

Popovic, Pierre, « De la semiosis sociale au texte : la sociocritique », *Signata*, n° 5, 2014, p. 153-172.

Popovic, Pierre, « La sociocritique. Définition, histoire, concepts, voies d'avenir », *Pratiques. Linguistique, littérature, didactique*, n° 151-152, décembre 2011, p. 8-33. En ligne : <https://journals.openedition.org/pratiques/1762#authors>, consulté le 7 octobre 2016.

Popovic, Pierre, *Imaginaire social et folie littéraire. Le second Empire de Paulin Gagne*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, coll. « Socius », 2008, 377 p.

Simard-Houde, Mélodie, *Le Reporter, médiateur, écrivain et héros. Un répertoire culturel (1870-1939)*, thèse de doctorat, Université Laval et Université Paul Valéry, 2015, 909 p.

2. Contexte sociohistorique

Bard, Christine, *Une histoire politique du pantalon*, Paris, Seuil, coll. « Histoire », 2010, 454 p.

Bertho Lavenir, Catherine, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, coll. « Le champ médiologique », 1999, 438 p.

Bertho Lavenir, Catherine, *Voyages à vélo. Du vélocipède au vélib*, Paris, Paris bibliothèques, 2011, 127 p.

Corbin, Alain (dir.), *L'avènement des loisirs : 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, 466 p.

D'Souza, Aruna et Tom McDonough (dir.), *The Invisible Flâneuse ? Gender, Public Space, and Visual Culture in Nineteenth-Century Paris*, Manchester, Manchester University Press, coll. « Cultural Perspectives in Art History », 2006, 185 p.

Greig, Cynthia et Catherine Smith, *Women in Pants. Manly Maidens, Cowgirls, and Other Renegades*, New York, Harry N. Abrams, 2003, 183 p.

Guignon, Catherine, *Les cocottes. Reines du Paris 1900*, Paris, Parigramme, 2012, 191 p.

Kalifa, Dominique, *La culture de masse en France. I. 1850-1930*, Paris, La Découverte, coll. « Repères », 2001, tome 1, 123 p.

Louveau, Catherine, « Inégalité sur la ligne de départ : femmes, origines sociales et conquête du sport », *Clio. Histoire, femmes et sociétés*, n° 23, 2006, p. 119-143. En ligne : <http://clio.revues.org/1877>, consulté le 2 avril 2015.

Morissette, Claire, *Deux roues, un avenir. Le vélo en ville*, préface de Robert Silverman, Montréal, Écosociété, coll. « Retrouvailles », 2009 [1994], 252 p.

Salomon, Hélène, « Le corset : entre la beauté et la santé (1880-1920) », dans Pierre Arnaud et Thierry Terret (dir.), *Histoire du sport féminin. Sport masculin-sport féminin : éducation et société*, Paris, L'Harmattan, coll. « Espaces et Temps du Sport », 1996, tome 2, p. 11-25.

Sims, Sally, « The Bicycle, the Bloomer and Dress Reform in the 1890s », dans Patricia A. Cunningham et Susan Voso Lab (dir.), *Dress and Popular Culture*, Ohio, Bowling Green State University Popular Press, 1991, p. 125-145.

Stewart, Mary Lynn, *For Health and Beauty. Physical Culture for Frenchwomen, 1880s-1930s*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 2001, 274 p.

Studeny, Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1995, 408 p.

Watson, Roderick et Martin Gray, *The Penguin Book of the Bicycle*, Londres, A. Lane, 1978, 336 p.

3. La « femme moderne » et ses avatars

Bard, Christine, *Les Garçonnes. Modes et fantasmes des Années folles*, Paris, Flammarion, 1998, 159 p.

Bauer, Thomas, *La sportive dans la littérature française des Années folles*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Objet », 2011, 235 p.

Berthier-McLaughlin, Cécile, *Bourlingueuses. Le voyage au féminin entre les deux guerres (1919-1939)*, thèse de doctorat, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2010, 425 p.

Chadwick, Whitney et Tirza True Latimer (dir.), *The Modern Woman Revisited. Paris Between the Wars*, New Brunswick, Rutgers University Press, 2003, 258 p.

Conor, Liz, *The Spectacular Modern Woman. Feminine Visibility in the 1920s*, Bloomington et Indianapolis, Indiana University Press, 2004, 334 p.

Desanti, Dominique, *La femme au temps des années folles*, Paris, Stock/Laurence Pernoud, 1984, 373 p.

Grand, Sarah, « The New Aspect of the Woman Question », *North American Review*, vol. 158, n° 448, mars 1894, p. 270-276.

Heilmann, Ann, *New Woman Fiction. Women Writing First-Wave Feminism*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2000, 221 p.

Iskin, Ruth E., « Popularising New Women in Belle Epoque Advertising Posters », dans Diana Holmes et Carrie Tarr (dir.), *A "Belle Epoque" ? Women in French Society and Culture*, New York, Berghahn Books, coll. « Polygons : Cultural Diversities and Intersections », 2006, vol. 9, p. 96-112.

- Käppeli, Anne-Marie, « Scènes féministes », dans Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident. Le XIX^e siècle*, Paris, Plon, 1991, tome 4, p. 495-525.
- Ledger, Sally, *The New Woman. Fiction and Feminism at the Fin de Siècle*, Manchester et New York, Manchester University Press, 1997, 216 p.
- Matthews, Jean V., *The Rise of the New Woman. The Women's Movement in America, 1875-1930*, Chicago, Ivan R. Dee, coll. « The American Ways », 2003, 211 p.
- Maugue, Annelise, « L'Ève nouvelle et le vieil Adam. Identités sexuelles en crise », dans Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident. Le XIX^e siècle*, Paris, Plon, 1991, tome 4, p. 527-543.
- Mesch, Rachel, « Introduction. *Femina, La Vie heureuse* and the Invention of the *Femme Moderne* », dans *Having It All in the Belle Epoque. How French Women's Magazines Invented the Modern Woman*, Stanford, Stanford University Press, 2013, p.
- Murphy, Patricia, « Introduction : Victorian Temporality and the New Woman », *Time is of the Essence. Temporality, Gender, and the New Woman*, Albany, State University of New York Press, 2001, p. 1-30.
- Parsons, Deborah C., *Streetwalking the Metropolis. Women, the City and Modernity*, Oxford, Oxford University Press, 2000, 256 p.
- Perrot, Michelle, « Sortir », dans Geneviève Fraisse et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident. Le XIX^e siècle*, Paris, Plon, 1991, tome 4, p. 467-494.
- Perrot, Michelle, *Femmes publiques*, Paris, Textuel, 1997, 159 p.
- Pinson, Guillaume, « La femme masculinisée dans la presse mondaine française de la Belle Époque », *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, n° 30, 2009, p. 211-229. En ligne : <http://clio.revues.org/9471>, consulté le 14 novembre 2014.
- Roberts, Mary Louise, « This Civilization No Longer Has Sexes : *La Garçonne* and Cultural Crisis in France After World War I », *Gender and History*, vol. 4, n° 1, printemps 1992, p. 49-69.
- Roberts, Mary Louise, *Disruptive Acts. The New Woman in Fin-de-Siècle France*, Chicago et Londres, The University of Chicago Press, 2002, 353 p.
- Showalter, Elaine, « New Woman », *Sexual Anarchy. Gender and Culture at the Fin de Siècle*, New York, Penguin Books, 1990, 304 p.
- Walker, Lynne, « Home and Away : the feminist remapping of public and private space in Victorian London », dans Rosa Ainley (dir.), *New Frontiers of Space, Bodies, and Gender*, Londres et New York, Routledge, 1998, p. 65-75.

Wånggren, Lena, *New Women, New Technologies. The Interrelation between Gender and Technology at the Victorian Fin de Siècle*, thèse de doctorat, The University of Edinburgh, 2012, 241 p. En ligne : <https://www.era.lib.ed.ac.uk/bitstream/handle/1842/7912/Wanggren2012.pdf?sequence=2&isAllowed=y>, consulté le 16 octobre 2016.

Wilson, Elizabeth, *The Sphinx in the City. Urban Life, the Control of Disorder, and Women*, Berkeley, University of California Press, 1991, 191 p.

Wintle, Sarah, « Horses, Bikes and Automobiles. New Woman on the Move », dans Angélique Richardson et Chris Willis (dir.), *The New Woman in Fiction and in Fact. Fin-de-Siècle Feminisms*, Houndmills, Palgrave Macmillan, 2002 [2001], p. 66-78.

Woods, Marianne Berger, *The New Woman in Print and Pictures. An Annotated Bibliography*, Jefferson, McFarland & Company, 2009, 192 p.

4. Sur les rapports entre femmes et moyens de transport

Blum, Françoise, « Réflexions sur les usages sexués de l'automobile en France aux XIX^e et XX^e siècles. Femme au volant, figure de l'urbanité ? », *Histoire urbaine*, vol. 3, n° 11, 2004, p. 55-79. En ligne : <http://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-3-page-55.htm>, consulté le 13 décembre 2014.

Boulain, Valérie, *Femmes en aventure. De la voyageuse à la sportive (1850-1936)*, préface de Raphaëla Le Gouvello, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2012, 358 p.

Buisseret, Alexandre, « Les femmes et l'automobile à la Belle Époque », *Le Mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, p. 41-64.

Burman, Barbara, « Racing bodies : dress and pioneer women aviators and racing drivers », *Women's History Review*, vol. 9, n° 2, 2000, p. 299-326. En ligne : <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09612020000200243>, consulté le 13 octobre 2014.

Clais, Anne-Marie, « Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention du féminin pluriel », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 69-79. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/clais.pdf, consulté le 10 octobre 2014.

Clarke, Deborah, « Women on Wheels : "A threat at yesterday's order of things" », *Driving Women. Fiction and Automobile Culture in Twentieth-Century America*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2007, p. 10-40.

Clarsen, Georgine, *Eat My Dust. Early Women Motorists*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2008, 196 p.

- Cosnier, Colette, « “Les sports et l’auto ont fait un tort considérable à Pénélope” (1905) », *Les Dames de Femina : un féminisme mystifié*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Archives du féminisme », 2009, p. 254-284.
- Gaillard, Françoise, « À l’ombre des jeunes filles en vélo ou l’invention de la jeunesse », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 81-85. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/gaillard.pdf, consulté le 14 octobre 2016.
- Lebow, Eileen F., *Before Amelia. Women Pilots in the Early Days of Aviation*, Washington, Brassey’s, 2002, 315 p.
- Macy, Sue, *Wheels of Change. How Women Rode the Bicycle to Freedom (With a Few Flat Tires Along the Way)*, Washington, National Geographic Society, 2011, 96 p.
- Marck, Bernard, *Hélène Boucher. La fiancée de l’air*, Paris, L’Archipel, 2003, 387 p.
- Marks, Patricia, « Women’s Athletics. A Bicycle Built for One », *Bicycles, Bangs, and Bloomers. The New Woman in the Popular Press*, Kentucky, The University Press of Kentucky, 1990, p. 174-203.
- Marthaler, Claude, *À tire-d’elles. Femmes, vélo et liberté*, Genève, Slatkine, 2016, 248 p.
- Morissette, Claire, *Deux roues, un avenir. Le vélo en ville*, préface de Robert Silverman, Montréal, Écosociété, coll. « Retrouvailles », 2009 [1994], 253 p.
- Pelletier, Alain, *Les filles d’Icare. Histoire mondiale des aviatrices*, Paris, E-T-A-I, 2011, 191 p.
- Renucci, France, « Autos-femmes : union imposée, rupture impensable », *Cahiers de médiologie*, n° 12, 2001, p. 227-237. En ligne : www.cairn.info/revue-les-cahiers-de-mediologie-2001-2-page-227.htm, consulté le 3 septembre 2015.
- Reynolds, Siân, « Vélo-Métro-Auto : Women’s Mobility in Belle Époque Paris », dans Diana Holmes et Carrie Tarr (dir.), *A “Belle Époque” ? Women in French Society and Culture*, New York, Berghahn Books, coll. « Polygons : Cultural Diversities and Intersections », 2006, vol. 9, p. 81-94.
- Robène, Luc, « Le mouvement aéronautique et sportif féminin à la Belle Époque : l’exemple de la Stella (1909-1914) », dans Pierre-Alban Lebecq (dir.), *Sports, éducation physique et mouvements affinitaires au XX^e siècle. Les pratiques affinitaires*, Paris, L’Harmattan, coll. « Espaces et Temps du Sport », 2004, tome 1, p. 219-233.
- Robène, Luc, « Vers la création d’un sport féminin : des filles de l’air aux aéronautes », dans Pierre Arnaud et Thierry Terret (dir.), *Histoire du sport féminin. Le sport au féminin : histoire et identité*, Paris, L’Harmattan, 1996, tome 1, p. 165-184.

Robène, Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois. Le règne des aéronautes, 18^e et 19^e siècles*, préface de René Lemaire et Jacques de la Vaulx, Paris, L'Harmattan, 1998, tome 1, 379 p.

Robène, Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux bourgeois sportifs. L'aventure aéronautique et sportive, 19^e-20^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1998, tome 2, 512 p.

Scharff, Virginia, *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*, New York et Toronto, The Free Press, 1999 [1991], 219 p.

Sumpf, Alexandre, « L'évolution de la bicyclette », *Histoire par l'image*, 2011, s. p. En ligne : <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/evolution-bicyclette>, consulté le 27 août 2017.

Thompson, Christopher, « Corps, sexe et bicyclette », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 59-67.

Thompson, Christopher, « Un troisième sexe ? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle », *Le Mouvement social*, n° 192, juillet-septembre 2000, p. 9-39. En ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5730002b.image.f11.tableDesMatières>, consulté le 12 octobre 2014.

Wosk, Julie, *Women and the Machine. Representations from the Spinning Wheel to the Electronic Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2001, 294 p.

5. Histoire (culturelle) des moyens de transport

Asendorf, Christoph, *Super Constellation. L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, avant-propos par Angela Lampe, traduit de l'allemand par Didier Renault et Augustine Terence, Paris, Macula, 2013 [1997], 523 p.

Bertho Lavenir, Catherine, « L'échappée belle », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 115-127. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/bertho02.pdf, consulté le 15 mai 2017.

Bertho Lavenir, Catherine, « Le vélo, entre culture et technique », *Cahiers de médiologie*, n° 5, 1998, p. 7-12. En ligne : http://mediologie.org/cahiers-de-mediologie/05_bicyclette/bertho01.pdf, consulté le 12 avril 2017.

Bodin, Dominique et Luc Robène, « Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque », *Le Temps des médias*, vol. 2, n° 9, 2007, p. 47-62.

Jeusette, Julien, « Le chronotope de la route moderne : Octave Mirbeau et les *road movies* », *Études françaises*, vol. 53, n° 3, 2017, p. 169-180.

- Lucbert, Françoise et Stéphane Tison (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Histoire », 2016, 353 p.
- Monneyron, Frédéric et Joël Thomas (dir.), *Automobile et littérature*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, coll. « Études », 2005, 232 p.
- Mousseigne, Alain (dir.), *La conquête de l'air. Une aventure dans l'art du XX^e siècle*, Toulouse, les Abattoirs, 2002, 250 p.
- Ory, Pascal, *La légende des airs. Images et objets de l'aviation*, Paris, Hoëbeke, 1991, 163 p.
- Pernot, François, « Les chevaliers du ciel, nouveaux héros et nouveaux mythes du XX^e siècle, de Guynemer à Tanguy et Laverdure », dans Christiane Chaulet Achour (dir.), *Féminin/Masculin. Lectures et représentations*, Paris, Les Belles Lettres, 2000, p. 157-164.
- Popovic, Pierre, « Paulin Gagne et les bécancographes. La bicyclette dans l'imaginaire social de la fin du XIX^e siècle », *Orpheus. Revue internationale de poésie*, n° 6, 2011, p. 68-92.
- Roseau, Nathalie et Marie Thébaud-Sorger (dir.), *L'emprise du vol. De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne*, Paris, MétisPresses, 2013, 205 p.
- Withers, Jeremy et Daniel P. Shea, *Culture On Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, avant-propos de Zack Furness, Lincoln et Londres, University of Nebraska Press, 2016, 366 p.
- Wohl, Robert, *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1994, 320 p.
- Wohl, Robert, *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005, 364 p.

6. La modernité et la question technologique

- Asendorf, Christoph, *Batteries of Life. On the History of Things and Their Perception in Modernity*, traduit de l'allemand par Don Reneau, Berkeley, University of California Press, 1995 [1984], 248 p.
- Chéroux, Clément, « Vues du train : Vision et mobilité au XIX^e siècle », *Études photographiques*, n° 1, novembre 1996, 1-11. En ligne : <http://etudesphotographiques.revues.org/101>, page consultée le 12 juin 2018.
- Crary, Jonathan, « La modernité et la question de l'observateur », *L'art de l'observateur. Vision et modernité au XIX^e siècle*, traduit de l'anglais par Frédéric Maurin, Nîmes, Jacqueline Chambon, 1994 [1990], p. 19-51.

- Danius, Sara, « Technology », dans David Bradshaw et Kevin J. H. Dettmar, *A Companion to Modernist Literature and Culture*, Malden, Blackwell Publishing, 2006, p. 66-78.
- Danius, Sara, *The Senses of Modernism. Technology, Perception, and Aesthetics*, Ithaca, Cornell University Press, 2002, 247 p.
- Desportes, Marc, *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 2005, 413 p.
- Duffy, Enda, *The Speed Handbook. Velocity, Pleasure, Modernism*, Durham et Londres, Duke University Press, 2009, 306 p.
- Friedland, Roger et Deirdre Boden, « NowHere : An Introduction to Space, Time and Modernity », dans Roger Friedland et Deirdre Boden (dir.), *NowHere. Space, Time and Modernity*, Berkeley, University of California Press, 1994, p. 1-60.
- Kern, Stephen, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Cambridge, Harvard University Press, 1983, 372 p.
- Marx, Leo, *The Machine in the Garden. Technology and the pastoral ideal in America*, Oxford, Oxford University Press, 2000 [1964], 210 p.
- McQuire, Scott, *Visions of Modernity. Representation, Memory, Time and Space in the Age of the Camera*, Londres, Sage Publications, 1998, 279 p.
- Nesci, Catherine, *Le flâneur et les flâneuses. Les femmes et la ville à l'époque romantique*, préface de Priscilla Parkhurst Ferguson, Grenoble, Ellug, 2007, 430 p.
- O'Shea, Alan, « English Subjects of Modernity », dans Mica Nava et Alan O'Shea (dir.), *Modern Times. Reflections on a Century of English Modernity*, Londres et New York, Routledge, 1996, p. 8-37.
- Parkins, Wendy, *Mobility and Modernity in Women's Novels, 1850s-1930s. Women Moving Dangerously*, New York, Palgrave Macmillan, 2009, 198 p.
- Pollock, Griselda, « Modernity and the Spaces of Femininity », *Vision and Difference. Femininity, Feminism and the Histories of Art*, Londres et New York, Routledge, 1988, p. 245-256.
- Schwartz, Vanessa R., et Jeannene M. Przyblyski, « Visual Culture's History. Twenty-first century interdisciplinarity and its nineteenth-century objects », dans Vanessa R. Schwartz et Jeannene M. Przyblyski (dir.), *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*, New York et Londres, Routledge, 2004, 405 p.
- Simay, Philippe, « La ville des sens », dans Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, suivi de *Sociologie des sens*, traduction de Frédéric Joly, Paris, Payot et Rivages, coll. « Petite bibliothèque Payot », 2013, p. 7-36.

Thacker, Andrew, *Moving Through Modernity. Space and Geography in Modernism*, Manchester et New York, Manchester University Press, 2003, 245 p.

Vadillo, Ana Parejo, « Introduction : Passengers of Modernity », dans Ana Parejo Vadillo (dir.), *Women Poets and Urban Aestheticism. Passengers of Modernity*, Houndmills, Palgrave Macmillan, coll. « Palgrave Studies in Nineteenth-Century Writing and Culture », 2005, p. 1-37.

Vadillo, Ana Parejo, « Phenomena in Flux : The Aesthetics and Politics of Travelling in Modernity », dans Ann L. Ardis et Leslie W. Lewis (dir.), *Women's Experience of Modernity : 1875-1945*, Baltimore et Londres, The Johns Hopkins University Press, 2003, p. 205-220.

Vadillo, Ana Parejo, « Poetics on the Line : The Effect of Mass Transport in Urban Culture », dans Helena Miche et Ronald R. Thomas (dir.), *The Transformation of Space From the Victorian Age to the American Century*, New Brunswick, Rutgers University Press, coll. « Nineteenth-Century Geographies », 2003, p. 237-250.

Wolff, Janet, « The Invisible *Flâneuse* : Women and the Literature of Modernity », *Theory, Culture & Society*, vol. 2, n° 3, novembre 1985, p. 37-46.

Wosk, Julie, *Breaking Frame. Technology and the Visual Arts in the Nineteenth Century*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1992, 267 p.

7. Iconographie de la fugitive

1900, catalogue d'exposition, Galeries nationales du Grand Palais, 17 mars – 26 juin 2000, Paris, Réunion des Musées nationaux et le musée d'Orsay, 2000, 400 p.

Bargiel, Réjane et collab. (dir.), *La petite reine. Le vélo en affiches à la fin du XIX^e siècle*, catalogue d'exposition, Musée de l’Affiche, 31 mai – 23 septembre 1979, Paris, Musée de l’Affiche, 1979, s. p.

Bargiel, Réjane, et Ségolène Le Men (dir.), *La Belle Époque de Jules Chéret. De l’affiche au décor*, catalogue d'exposition, Les Arts décoratifs, 23 juin – 7 novembre 2010, Paris, Bibliothèque nationale de France, 2010, 343 p.

Boulangier, M. P., *100 femmes 1900 à l’affiche*, catalogue d'exposition, Musée de la Marine et de l'économie de Marseille, été 1991, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1991, 104 p.

Champigneulle, Bernard, *L’Art nouveau*, Paris, Somogy, 1972, 287 p.

Cordulack, Shelley Wood, « Art Nouveau and the Will to Flight », *Journal of Design History*, vol. 5, n° 4, 1992, p. 257-272.

- Cycles d'art*, catalogue d'exposition, Musée d'Art et d'Industrie de Roubaix, 13 avril – 16 juin 1996, Paris, Anthèse, 1996, 112 p.
- Dousteysier-Khoze, Catherine, « Cirque, affiche et littérature : l'américanisation du roman *fin de siècle* », dans Laurence Guellec et Françoise Hache-Bissette (dir.), *Littérature et publicité : de Balzac à Beigbeder*, actes du colloque des Arts décoratifs, Marseille, Éditions Gaussen, 2012, p. 149-160.
- Gervais, Thierry, « L'invention du magazine. La photographie mise en page dans "La Vie au grand air" (1898-1914) », *Études photographiques*, n° 20, juin 2007, p. 50-67. En ligne : <https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/997>, consulté le 6 avril 2017.
- Gervais, Thierry, « Un basculement du regard. Les débuts de la photographie aérienne, 1855-1914 », *Études photographiques*, n° 9, mai 2001, p. 1-21. En ligne : <https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/916>, consulté le 12 juillet 2018.
- Geyer, Marie-Jeanne et Thierry Laps (dir.), *Le Salon de la rue. L'affiche illustrée de 1890 à 1910*, Strasbourg, Musées de la ville de Strasbourg, 2007, 199 p.
- Hamon, Philippe, « Introduction. Littérature et réclame : le cru et le cri », *Romantisme*, vol. 1, n° 155, 2012, p. 3-10. En ligne : <https://www.cairn.info/revue-romantisme-2012-1-page-3.htm>, consulté le 7 janvier 2016.
- Lampe, Angela (dir.), *Vues d'en haut*, Metz, Centre Pompidou-Metz, 2013, 429 p.
- Laplagne, Jean-Paul, « La femme et la bicyclette à l'affiche », dans Pierre Arnaud et Thierry Terret (dir.), *Histoire du sport féminin. Le sport au féminin : histoire et identité*, Paris, L'Harmattan, coll. « Espaces et Temps du Sport », 1996, tome 1, p. 83-94.
- Néret, Gilles et Hervé Poulain, *L'art, la femme et l'automobile*, Paris, E.P.A., 1989, 237 p.
- Prod'homme, Laurence (dir.), *Collectionneur d'affiches*, Rennes, Apogée et Musée de Bretagne, 1996, 285 p.
- Rennert, Jack, *100 ans d'affiches du cycle*, Paris, Henri Veyrier, 1974, 112 p.
- Sainton, Roger, « Introduction », *Affiches et gravures Art nouveau*, Paris, Flammarion, 1977, 95 p.
- Silverman, Debora L., *L'Art nouveau en France. Politique, psychologie et style fin de siècle*, traduit par Dennis Collins, Paris, Flammarion, coll. « Ouvrages sur l'art », 1994, 383 p.
- Verhagen, Marcus, « The Poster in *Fin-de-Siècle* Paris : "That Mobile and Degenerate Art" », dans Leo Charney et Vanessa R. Schwartz (dir.), *Cinema and the Invention of Modern Life*, Oakland, University of California Press, 1995, p. 103-129.

Voici des ailes. Affiches de cycles, catalogue d'exposition, Musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne, 3 mai – 22 septembre 2002, Saint-Étienne, Réunion des Musées Nationaux, 2002, 127 p.

Wollen, Peter, « Automobile and Art », dans Peter Wollen et Joe Kerr (dir.), *Autopia. Cars and Culture*, Londres, Reaktion Books, 2002, p. 25-49.

Zagrodzki, Christophe et Réjane Bargiel, *L'automobile et la publicité. 100 ans d'automobile française*, catalogue d'exposition, Musée de la publicité, 30 mai – 15 octobre 1984, Paris, Musée de la publicité, 1984, 94 p.

8. Études portant sur les œuvres du corpus

Barathieu, Marie-Agnès, *Les mobiles de Marcel Proust. Une sémantique du déplacement*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Perspectives », 2002, 345 p.

Baron, Stanley, *Sonia Delaunay. Sa vie, son œuvre, 1889-1979*, traduction de Robert Dolski, Paris, Jacques Damase, 1995, 208 p.

Basch, Sophie, « Introduction à *Lulu, roman clownesque* », dans Sophie Basch (dir.), *Romans de cirque*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002, p. 586-599.

Bazile, Sandrine, « Lulu s'affiche. Affiche et intertextualité dans *Lulu, roman clownesque* (1901) de Félicien Champsaur », *Image & Narrative*, n° 20, 2007, s. p. En ligne : http://www.imageandnarrative.be/inarchive/affiche_findesiecle/bazile.htm, consulté le 6 septembre 2015.

Brogan, Una, « Albertine the Cyclist. A Queer Feminist Bicycle Ride through Proust's *In Search of Lost Time* », dans Jeremy Withers et Daniel P. Shea (dir.), *Culture on Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, avant-propos de Zack Furness, Lincoln et Londres, University of Nebraska Press, 2016, p. 116-135.

Buckberrough, Sherry A., Susan Krane et Robert T. Buck, *Sonia Delaunay. A Retrospective*, New York, Albright-Knox Art Gallery, 1980, 236 p.

Carrier-Lafleur, Thomas, « De *Lourdes* à *Paris*, en train ou en bicyclette. Hybridations médiatiques et machinistes dans le cycle des Trois-Villes d'Émile Zola (1893-1898) », *Sens public*, 9 avril 2018, s. p. En ligne : <http://www.sens-public.org/article1290.html>, consulté le 29 septembre 2018.

Carter, William C., *The Proustian Quest*, New York, New York University Press, 1992, 309 p.

Caunes, Antoine de, « Nos petites reines », dans Maurice Leblanc, *Voici des ailes*, Paris, Phébus, coll. « D'aujourd'hui », 1999 [1898], p. 13-16.

- Dotoli, Giovanni, *Cinéma, rythme et modernité. Abel Gance et Ricciotto Canudo ou l'Art de la lumière*. La Roue, avec un témoignage de Nelly Kaplan, Paris, Hermann, 2016, 288 p.
- Dotoli, Giovanni, *Ricciotto Canudo ou le cinéma comme art*, préface de Jean-Louis Leutrat, Schena-Didier Érudition, Fasano et Paris, 1999, 117 p.
- Dubois, Jacques, « Proust, les belles passantes et le corps d'Albertine », dans Rudolf Behrens et Roland Galle (dir.), *Menschengestalten. Zur Kodierung des Kreatürlichen im modernen Roman*, Königshausen et Neumann, 1995, p. 59-69.
- Erisman, Fred, « Louise Thaden's "Noble Experiment" : An American Aviation Dystopia », *The Journal of American Culture*, vol. 37, n° 4, 2014, p. 385-392.
- Foxwell, Elizabeth, « In Praise of "Vulgar Stories" », dans Grant Allen, *Miss Cayley's Adventures*, Kansas City, Valancourt Books, 2008, p. vii-xiii.
- Inness, Sherrie A., « On the Road and In the Air : Gender and Technology in Girls' Automobile and Airplane Serials, 1909-1932 », *Journal of Popular Culture*, vol. 30, n° 2, automne 1996, p. 47-60.
- J. P. S., « Note de l'éditeur », dans Maurice Leblanc, *Voici des ailes*, Paris, Phébus, coll. « D'aujourd'hui », 1999, p. 9-11.
- James, Simon J., « Fin-de-Cycle : Romance and the Real in *The Wheels of Chance* », dans Steve McLean (dir.), *H.G. Wells. Interdisciplinary essays*, Newcastle, Cambridge Scholars Publishing, 2008, p. 34-48. En ligne : http://www.academia.edu/1387773/Fin-de-cycle_romance_and_the_real_inThe_wheels_of_chance, consulté le 22 janvier 2018.
- Jay, Martin, *Downcast Eyes. The Denigration of Vision in Twentieth Century French Thought*, Berkeley, University of California Press, 1993, 648 p.
- Lechat, Hervé, « M. Leblanc saisi par la débauche », *Le Rocambole*, n° 61, hiver 2012, p. 39-50.
- Lee, Hermione, *Edith Wharton*, New York, Vintage Books, 2007, 869 p. En ligne : https://books.google.ca/books?id=Sy5ybknwKcC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false, consulté le 25 juillet 2018.
- Minow-Pinkney, Makiko, « Virginia Woolf and the Age of Motor Cars », dans Pamela L. Caughie (dir.), *Virginia Woolf in the Age of Mechanical Reproduction*, New York et Londres, Garland Publishing, 2000, p. 159-182.
- Morel, Jean-Paul, *L'usine aux images. Ricciotto Canudo*, annexes de Jean-Paul Morel avec la participation de Giovanni Dotoli, Paris, Séguier/Arte, 1995, 381 p.
- Mori, Gioia, *Tamara de Lempicka. Paris (1920-1938)*, traduit de l'italien par Denis-Armand Canal, Paris, Herscher, 1995, 287 p.

Noiray, Jacques, « Préface », dans Émile Zola, *Paris*, Paris, Gallimard, coll. « Folio classique », 2002, p. 7-34.

Oberhuber, Andrea, « Secrets de *Lulu* : Félicien Champsaur et la conception du roman “moderniste” », *Les Lettres romanes*, vol. 69, n° 3-4, 2015, p. 365-382.

Plasseraud, Emmanuel, *L'Art des foules. Théorie de la réception filmique comme phénomène collectif en France (1908-1930)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, coll. « Arts du spectacle. Images et sons », 2011, 336 p.

Restellini, Marc et Gioia Mori (dir.), *Tamara de Lempicka, la Reine de l'Art déco*, catalogue d'exposition, Pinacothèque, 18 avril – 8 septembre 2013, Paris, Pinacothèque de Paris, 2013, 229 p.

Reynolds, Siân, « Albertine's Bicycle, or : Woman and French Identity during the *Belle Epoque* », *Literature & History*, vol. 10, n° 1, printemps 2001, p. 28-41.

Schröder, Leena Kore, « “Reflection in a Motor Car” : Virginia Woolf's Phenomenological Relations of Time and Space », dans Anna Snaith et Michael H. Whitworth (dir.), *Locating Woolf. The Politics of Space and Time*, New York, Palgrave Macmillan, 2007, p. 131-147.

Solomon, Julie, « “La bacchante à bicyclette” : la séduction du moderne chez l'Albertine de Proust », *Bulletin Marcel Proust*, n° 54, 2004, p. 135-143.

Stepanski, Lisa M., « Like Sportive Birds : The Girl Aviators Series and the Culture of Flight in America, 1911-12 », *The Journal of Popular Culture*, vol. 45, n° 4, 2012, p. 769-788.

Tillman Romalov, Nancy, « Mobile and Modern Heroines : Early Twentieth-Century Girls' Automobile Series », dans Sherrie A. Inness (dir.), *Nancy Drew and Company. Culture, Gender and Girls' Series*, Bowling Green, Bowling Green State University Popular Press, 1997, p. 75-88.

Totten, Gary, « The Dialectic of History and Technology in Edith Wharton's *A Motor-Flight Through France* », *Studies in Travel Writing*, vol. 17, n° 2, 2013, p. 133-144.

Withers, Jeremy, *The War of the Wheels. H. G. Wells and the Bicycle*, Syracuse, Syracuse University Press, 2017, 237 p.

Wright, Sarah Bird, *Edith Wharton's Travel Writing. The Making of a Connoisseur*, New York, St. Martin's Press, 1997, 194 p.

9. Autres

Bakhtine, Mikhaïl, *Esthétique et théorie du roman*, traduit du russe par Daria Olivier, préface de Michel Aucouturier, Paris, Gallimard, 1987 [1975], 488 p.

- Brasey, Édouard, *Démons et merveilles. Fées, lutins, sorcières et autres créatures magiques*, Paris, Chêne, 2006, 311 p.
- Certeau, Michel de, « Marches dans la ville », *L'invention du quotidien. Arts de faire*, nouvelle édition établie et présentée par Luce Giard, Paris, Gallimard, coll. « Folio/Essais », 1990 [1980], tome 1, p. 139-169.
- Chevalier, Jean et Alain Gheerbrant (dir.), *Dictionnaire des symboles. Mythes, rêves, coutumes, gestes, formes, figures, couleurs, nombres*, Paris, Robert Laffont et Jupiter, 1982, 1072 p.
- Cohen, Nadja et Anne Reverseau (dir.), *Petit musée d'histoire littéraire : 1900-1950*, Les Impressions nouvelles, 2015, 299 p.
- Conley, Katharine, « La nature double des yeux (regardés/regardants) de la femme dans le surréalisme », dans Georgiana M.M. Colville et Katharine Conley (dir.), *La femme s'entête. La part du féminin dans le surréalisme*, Paris, Lachenal & Ritter, 1998, p. 71-89.
- Couégnas, Daniel, *Introduction à la paralittérature*, Paris, Seuil, 1992, 200 p.
- Foucault, Michel, « Des espaces autres », *Dits et écrits (1954-1988)*, Paris, Gallimard, 1994 [1967], tome 4, p. 752-762.
- Gengembre, Gérard, *Honoré de Balzac. Le Lys dans la vallée*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Études littéraires », 1994, 127 p.
- Hamilton, Edith, *La mythologie. Ses dieux, ses héros, ses légendes*, Marabout, 1997 [1940], 450 p.
- Knibiehler, Yvonne et collab. (dir.), *De la pucelle à la minette : les jeunes filles de l'âge classique à nos jours*, Paris, Temps Actuels, coll. « La passion de l'histoire », 1983, 259 p.
- Leroy, Claude, *Le mythe de la passante. De Baudelaire à Mandiargues*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Perspectives littéraires », 1999, 274 p.
- Merleau-Ponty, Maurice, *Phénoménologie de la perception*, Paris, Gallimard, 1945, 531 p.
- Michel Foucault, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 2004 [1975], 313 p.
- Sabot, Philippe, « Langage, société, corps. Utopies et hétérotopies chez Michel Foucault », *Materiali Foucaultiani*, vol. 1, n° 1, 2012, p. 1-18. En ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00746742/document>, consulté le 9 octobre 2017.

Saint-Laurent, Agnès, *Fashion. La mode à travers l'histoire*, Londres, Dorling Kindersley, 2012, 480 p.

Sauter, Anne, « Corps sportifs et corps sexués : stéréotypes et nouvelles représentations », dans Yann Hamel, Geneviève Lafrance et Benoît Melançon (dir.), *Des mots et des muscles ! Représentations des pratiques sportives*, Montréal, Nota bene, 2005, p. 31-45.

Teaching Art Nouveau (1890-1914), Washington, National Gallery of Art, 2000, p. 8. En ligne : <http://www.nga.gov/content/dam/ngaweb/Education/learning-resources/teaching-packets/pdfs/Art-Nouveau-tp.pdf>, consulté le 12 octobre 2015.

Vitali Rosati, Marcello, *Le train est l'ancêtre d'internet*. En ligne : <http://www.ina-expert.com/e-dossier-de-l-audiovisuel-sciences-humaines-et-sociales-et-patrimoine-numerique/le-train-est-l-ancetre-d-internet.html>, consulté le 14 novembre 2014.

10. Sites internet

Encyclopédie Larousse en ligne – Art nouveau. En ligne : http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Art_nouveau/106262, consulté le 9 septembre 2017.

Flying and votes for women podcast script. En ligne : www.rafmuseum.org.uk/documents/podcasts/transcripts/women_suffrage_podcasts.pdf, consulté le 26 avril 2018.

Foucault, Michel, « Les hétérotopies », conférence radiophonique, 1966. En ligne : <https://www.youtube.com/watch?v=lxOruDUO4p8>, consulté le 9 octobre 2017.

Galoin, Alain, *Les Dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot*. En ligne : <http://www.histoire-image.org/etudes/dames-goldsmith-bois-boulogne-1897-voiturette-peugeot>, consulté le 11 avril 2017.

L'irruption du visuel – Débordements. En ligne : <http://debordements.fr/L-irruption-du-visuel>, consulté le 4 octobre 2018.

La saga Bugatti. En ligne : <http://www.club-bugatti-france.fr/saga-bugatti.html>, consulté le 19 avril 2018.

Litré – fuir – Définition, citations. En ligne : <http://www.littre.org/definition/fuir>, consulté le 3 avril 2017.

NATCA – A History of Air Traffic Control. En ligne : http://www.natca.org/images/NATCA_PDFs/Publications/ATCHistory.pdf, consulté le 12 avril 2017.

Our History (The Ninety-Nines Inc.). En ligne : <https://www.ninety-nines.org/our-history.htm>, consulté le 1^{er} août 2018.

UCLA Library. En ligne : <http://www.library.ucla.edu/blog/special/2016/07/21/genevieve-haugen-woman-with-wings>, consulté le 1^{er} août 2018

Annexe
Iconographie de la *fugitive*



Figure 1. Illustration pour « Le mouvement à bicyclette » (1899) de Lucas-Championnière



Figure 2. Jean Béraud, *Le Chalet du cycle au bois de Boulogne*, huile sur toile, ca 1900



Figure 3. Julius Leblanc Stewart, *Les dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot*, huile sur toile, 1900



Figure 4. Maurice Neumont, *Draisienne ou célérifère*, estampe, 1896



Figure 5. Maurice Neumont, *Draisienne ou célérifère à trois roues et siège*, estampe, 1896



Figure 6. Maurice Neumont, *Tricycle à trois leviers*, estampe, 1896



Figure 7. Maurice Neumont, *Couple à bicyclette*, estampe, 1896



Figure 8. Mars, illustration pour « La Reine Bicyclette », 1890



Figure 9. Jean Carlu, affiche pour les cycles Peugeot, 1922



Figure 10. Misti, affiche pour le Vélodrome d'hiver, 1905



Figure 11. Gaston Noury, affiche pour les cycles Gladiator, 1910



Figure 12. Misti, affiche pour les cycles Clément, ca 1900



Figure 13. Affiche pour les cycles Kynoch, ca 1923



Figure 14. Félix Fournery, affiche pour les cycles Dion-Bouton, 1920



Figure 15. Tamagno, affiche pour les cycles Terrot & Cie, 1905

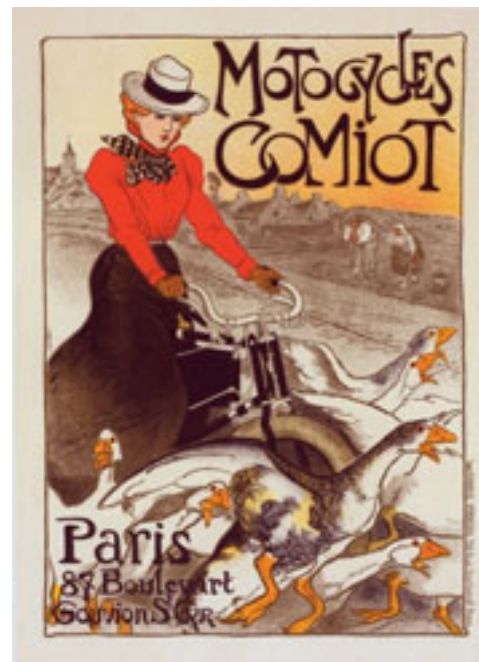


Figure 16. Alexandre Théophile Steinlein, affiche pour les Motocycles Comiot, 1899



Figure 17. Illustration pour *Lulu*, roman clownesque de Félicien Champsaur, 1900



Figure 18. Misti, affiche pour les cycles Gladiator, 1895



Figure 19. Frederick Ramsdell, affiche pour les cycles American Crescent, 1899



Figure 20. Peter Alfred Gross, affiche pour Rudge La Déesse, ca 1900



Figure 21. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 22. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 23. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 24. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 25. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 26. Plouzeau, affiche pour les cycles Terrot, ca 1897



Figure 27. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Fernand Clément & Cie, 1895



Figure 28. Henri Gray, affiche pour les cycles Sirius, 1899



Figure 29. Affiche pour les cycles Ouragan, s.d.



Figure 30. Eugène Ogé, affiche pour les cycles La Guêpe, ca 1893



Figure 31. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Falcon, 1896



Figure 32. Henri Gray, affiche pour les cycles Brillant, 1900



Figure 33. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Clément, ca 1898



Figure 34. L.W. (non identifié), affiche pour les cycles Gladiator, ca 1895



Figure 35. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 36. Affiche pour la manufacture Dussart & Accou, ca 1900.



Figure 37. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour le Palais-Sport, 1890



Figure 38. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Sirius, 1899



Figure 39. A. Bonnard, affiche pour les cycles Papillon, 1890



Figure 40. C. Brun, affiche pour les cycles H. Vigneron, 1893



Figure 41. G. Moore, affiche pour les cycles Psycho, 1898.



Figure 42. Lucien Métivet, illustration pour *Voici des ailes*, 1898



Figure 43. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Clément, 1894

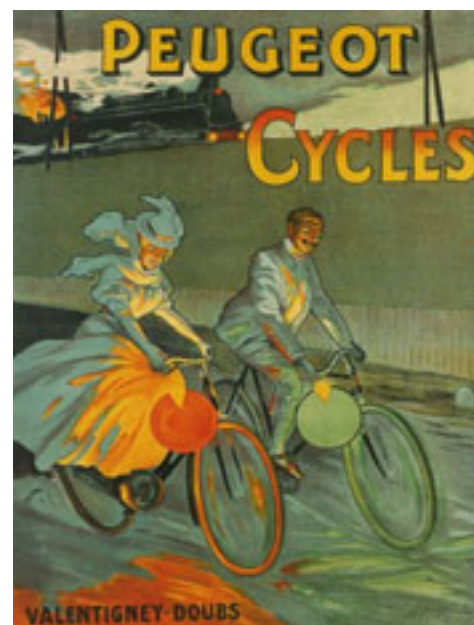


Figure 44. Alméry Lobel-Riche, affiche pour les cycles Peugeot, 1898



Figure 45. Manuel Robbe, affiche pour les cycles Plasson, 1897



Figure 46. Jean-Marie Michel Liebeaux (dit Mich), affiche pour La Cyclette, 1909



Figure 47. Mars, illustration pour *Mesdames les cyclistes*, 1900



Figure 48. Jean de Paléologu (dit Pal), affiche pour les cycles Déesse, ca 1890



Figure 49. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 4 juillet 1897



Figure 50. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 26 septembre 1897



Figure 51. Jules-Alexandre Grün, affiche pour les cycles Kymris, 1900

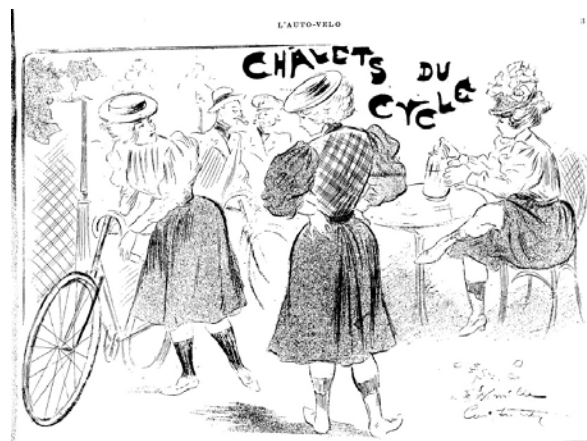


Figure 52. Illustration pour *L'Auto-vélo*, édition du 4 juillet 1897



Figure 53. Illustration pour *L'Auto-vélo*,
édition du 11 juillet 1897



Figure 54. Illustration pour *L'Auto-vélo*, 24
juillet 1897



Figure 55. Mars, illustration pour *Mesdames
les cyclistes*, 1900



Figure 56. Mars, caricature pour *Le Journal
amusant*, 1895



Figure 57. « The New Woman – Wash Day », stéréographie, 1897



Figure 58. F. M. Howarth, « Her Choice », illustration pour *Puck*, 1897



Figure 59. « La beauté émancipée », caricature reproduite dans *La Femme en culotte*, 1898



Figure 60. Gordon Browne, illustration pour *Miss Cayley's Adventures*, 1899



Figure 61. Gordon Browne, illustration pour *Miss Cayley's Adventures*, 1899



Figure 62. « A Warning to Enthusiasts », caricature pour *Punch*, 1899



Figure 63. Alice Austen, photographie intitulée « Correct position – leaning with the wheel », 1896



Figure 64. Alice Austen, photographie intitulée « Incorrect position – leaning against the inclination », 1896



Figure 65. Photographie de Frances E. Willard pour *A Wheel Within a Wheel*, 1895

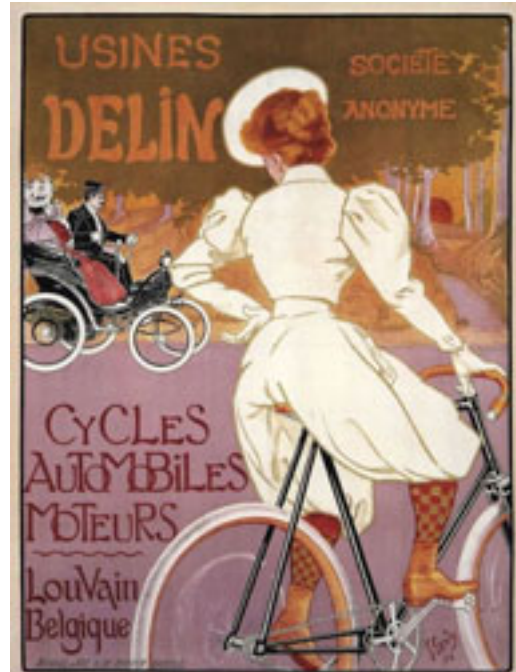


Figure 66. Georges Gaudy, affiche pour les cycles et automobiles Louvain, 1898



Figure 67. Georges Gaudy, affiche pour les cycles et automobiles Legia, 1898



Figure 68. Affiche pour les cycles et automobiles Cottereau & Cie, ca 1905



Figure 69. Charles Sykes, *Spirit of Ecstasy*, sculpture pour la compagnie Rolls-Royce



Figure 70. William Nicholson, *La Belle chauffeuse*, huile sur toile, 1904



Figure 71. Ernest Montaut, *La chauffeuse*, dessin, ca 1905



Figure 72. Ernest Montaut, affiche pour Michelin, 1905



Figure 73. Couverture du magazine *Femina*, édition du 1^{er} septembre 1904



Figure 74. Paul Gervais, *L'effroi*, huile sur toile, 1904



Figure 75. William G. Stewart, caricature intitulée *When Women Drives*, 1915



Figure 76. « L'accident de madame Caillaux », Couverture du *Petit journal illustré*, 26 juillet 1925



Figure 77. Philippe Chapellier, affiche pour les phares Alpha B.R.C., 1905



Figure 78. Howard Chandler Christy, couverture du magazine *Motor*, novembre 1921



Figure 79. Howard Chandler Christy, couverture du magazine *Motor*, mai 1923



Figure 80. Ruth Eastman, couverture du magazine *Motor*, juillet 1921



Figure 81. Léon Bonnotte, illustration pour le magazine *Fantasio*, 1926



Figure 82. Léon Bonnotte, illustration pour le magazine *Fantasio*, 1923



Figure 83. Léon Bonnotte, illustration pour le magazine *Fantasio*, 1926



Figure 84. Marcellin Auzolle, affiche pour *Auto Barré*, 1903



Figure 85. Léo Fontan, couverture de *La Vie parisienne*, 15 janvier 1916



Figure 86. Léon Bonnotte, illustration pour *Fantasio*, 1925



Figure 87. Howard W. Nicholls, photographie pour *The Woman and the Car*, 1909



Figure 88. Howard W. Nicholls, photographie pour *The Woman and the Car*, 1909



Figure 89. Howard W. Nicholls, photographie pour *The Woman and the Car*, 1909



Figure 90. Couverture de *La Vie au grand air*, 16 mars 1905



Figure 91. Photographie de la militante américaine Elsie Hill devant une foule au Minnesota, 19 juillet 1916

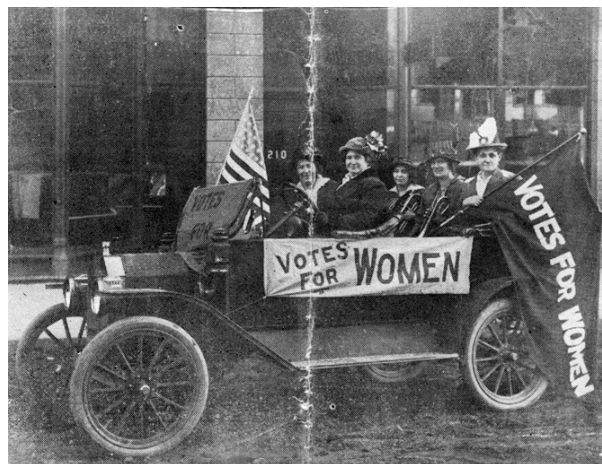


Figure 92. Photographie publiée dans le *Suffrage Daily News*, 2 novembre 1914



Figure 93. Photographie de Jean Harlow et de sa Cadillac devant les studios MGM, 1934



Figure 94. Photographie de Marlene Dietrich devant sa Rolls-Royce, 1930



Figure 95. George Hoyningen-Huene, photographie de Colette Salomon pour le magazine *Vogue*, 1^{er} septembre 1927



Figure 96. Tamara de Lempicka, *Autoportrait dans la Bugatti verte*, huile sur toile, 1929



Figure 97. Citroën B12 décorée par Sonia Delaunay pour l'Exposition internationale des arts décoratifs et modernes, 1925



Figure 98. Georges Lepape, couverture du *Vogue* britannique, janvier 1925



Figure 99. Agence de presse Meurice, concours d'aviettes, France, 1913



Figure 100. Honoré Daumier, caricature pour *Le Charivari*, 16 avril 1856

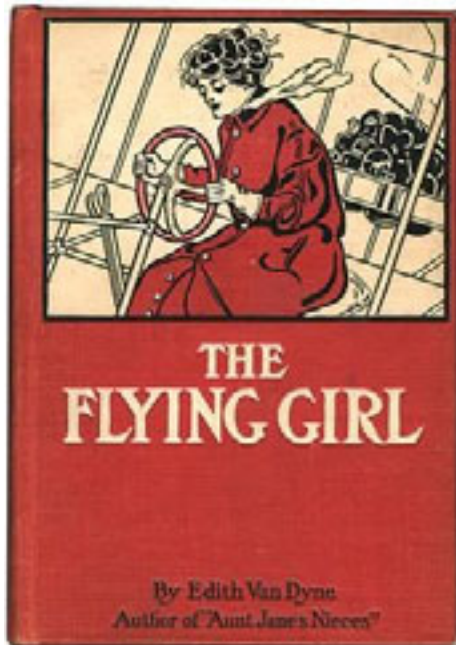


Figure 101. Joseph Pierre Nuytens, couverture pour *The Flying Girl*, 1911



Figure 102. Georges Scott, *La Passagère*, fusain et gouache, 1911



Figure 103. *Le Petit journal illustré*, 9 décembre 1934



Figure 104. Ernest Montaut, affiche pour la Grande semaine d'aviation de la Reims, 1909



Figure 105. Roger Jourdain, affiche pour l'aérodrome de Vichy,



Figure 106. Amelia Earhart posant devant son avion, 1937



Figure 107. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933



Figure 108. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933



Figure 109. Katharine Hepburn, photographie promotionnelle pour *Christopher Strong*, 1933



Figure 110. Amelia Earhart dans le cockpit de son appareil, un Lockheed Electra, s.d.



Figure 111. Katharine Hepburn, photographie promotionnelle pour *Christopher Strong*, 1933



Figure 112. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933



Figure 113. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933



Figure 114. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933



Figure 115. Publicité pour *Christopher Strong*, 1933



Figure 116. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933



Figure 117. Katharine Hepburn, image tirée de *Christopher Strong*, 1933



Figure 118. Louis Gonnet, illustration pour *Fantasio*, 1927



Figure 119. Fabien Fabiano, illustration pour *Fantasio*, 1928



Figure 120. Image promotionnelle pour *Tail Spin*, 1939



Figure 121. Photogramme tiré de *L'Autre aile*, production Dal Film, 1923



Figure 122. Publicité pour *L'Autre aile*, 1923



Figure 123. Veste en cuir ayant appartenu à Amelia Earhart, *National Space and Air Museum*, Washington



Figure 124. Lockheed Vega B2 ayant appartenu à Amelia Earhart, *National Space and Air Museum*, Washington



Figure 125. Amelia Earhart, photographie, s.d.



Figure 126. Amelia Earhart, photographie pour le *Vogue*, 1934



Figure 127. Étiquette de l'un des vêtements dessinés par Amelia Earhart, 1934



Figure 128. Flohri, portrait d'Harriet Quimby devant son monoplan, photographie rehaussée à la gouache, 1911



Figure 129. Affiche pour le *Vin Fiz*, 1913



Figure 130. Mathilde Moisant, photographée pour *La Revue aérienne*, 10 mars 1912



Figure 131. Page couverture de *La Vie au grand air*, 13 septembre 1913



Figure 132. Amelia Earhart posant devant son appareil, s.d.



Figure 133. Louise Thaden, photographie, ca 1930



Figure 134. Beryl Markham, photographie, 1936



Figure 135. Hélène Boucher, photographie, s.d.



Figure 136. Amy Johnson, photographie, 1930

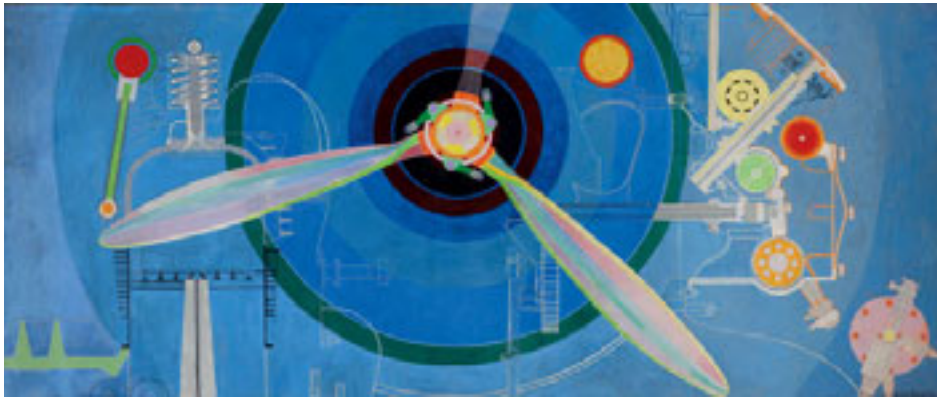


Figure 137. Sonia Delaunay, *Hélice*, panneau mural, 1937

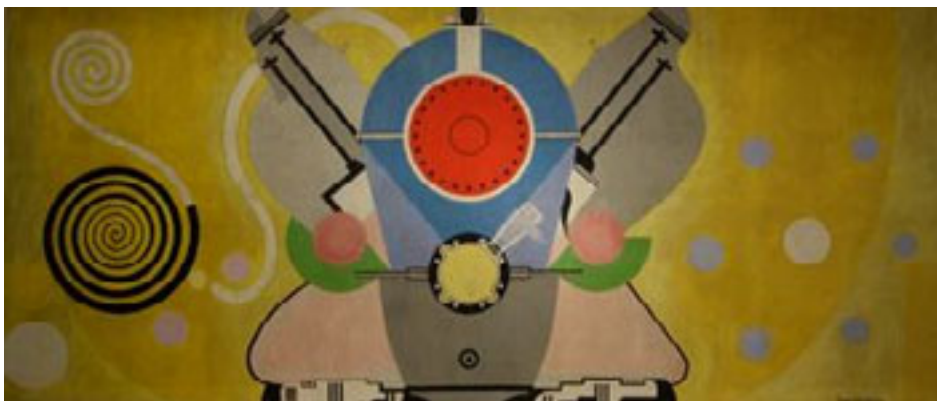


Figure 138. Sonia Delaunay, *Moteur d'avion*, panneau mural, 1937



Figure 139. Sonia Delaunay, *Tableau de bord*, panneau mural, 1937