

## Jean-Philippe Domecq : les joies indigestes de la vitesse

Par le titre de cette présentation, « Les joies indigestes de la vitesse », j'ai voulu faire allusion à Enzo Ferrari, le célèbre concepteur automobile italien qui a nommé ainsi ses Mémoires : « Mes joies indigestes », ou, selon les traductions, « Mes joies terribles<sup>1</sup> ». En effet, elles ont quelque chose de terrible les joies que nous procure la vitesse : l'apaisement des nerfs obtenu paradoxalement par le mouvement, l'abandon de soi résultant du confort à l'intérieur des véhicules modernes et qui nous fait perdre totalement le contact avec les espaces parcourus et, joie la plus terrible d'entre toutes, cette sensation de puissance souvent éprouvée par l'individu au volant de sa machine, et qui lui fait se moquer du danger, alors qu'un accident est pourtant susceptible de se produire à tout moment à l'heure des hautes vitesses. Car dès lors que « tout est mouvement, tout est en même temps accident<sup>2</sup> », nous dit Paul Virilio en ajoutant, dans un propos du même ordre, que l'invention du train s'accompagne de cette autre « innovation » qu'est la « catastrophe ferroviaire<sup>3</sup> ».

Dès son avènement au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la vitesse moderne s'est attiré beaucoup de griefs de la part des écrivains, et plus particulièrement des romanciers qui ne voyaient pas d'un bon œil son introduction en littérature. Une polémique éclata notamment en 1907 autour de l'automobile comme matériau littéraire discutable, objet plus ou moins digne d'être incorporée à la littérature, à l'occasion de la publication par Octave Mirbeau – l'auteur du *Journal d'une femme de chambre et du Jardin des supplices* – de son récit de voyage en automobile, *La 628-E8* (titre rébarbatif, en partie responsable de l'insuccès de l'œuvre, qui

---

<sup>1</sup> Enzo Ferrari, *Mes joies terribles*, Paris, Robert Laffont, 1964.

<sup>2</sup> Paul Virilio, *Esthétique de la disparition*, Paris, Galilée, coll. « L'espace critique », 1989, p. 117.

<sup>3</sup> Paul Virilio, *L'Horizon négatif : essai de dromoscopie*, Paris, Galilée, coll. « Débats », 1984, p. 84.

renvoie au numéro de la plaque d'immatriculation de sa voiture). Cette publication ne manqua pas d'attirer sur Mirbeau les foudres de certains écrivains, tels Remi de Gourmont et André Gide notamment, qui voyaient en l'automobile une source d'excès qui ne pouvait être que néfaste pour la littérature : excès de langage d'abord, en ce que la célébration de la vie intense donne lieu chez Mirbeau à une langue approximative, imprécise et qui ne semble que calquer les émotions du fugitif et des réalités escamotées, alors que l'œuvre exige, selon Gide, du détail, de la précision dans la vision du réel. À propos du livre de Mirbeau, Gide écrit ainsi dans son *Journal* : « Les pages les mieux réussies sont celles où [Mirbeau] garde le mieux le fou et l'allure de la conversation ; certaines, en ce sens, sont à peu près parfaites ; cela ne s'élève jamais au-dessus. [...] Il écrit tout chaud, sans réfléchir ; note ses tremblements comme on fait ceux d'un sismographe. L'esprit satyrique empêche complètement chez lui l'esprit critique.<sup>4</sup> »

Mais outre cet « excès », l'automobile en entraîne un autre qui constitue selon nous le point essentiel de la critique de Gide. Si l'automobile n'a pas sa place en littérature ou ne devrait pas faire l'objet d'une œuvre littéraire, c'est parce qu'elle excède les limites du corps humain ; elle est le lieu d'un débordement qui n'est pas l'affaire de l'œuvre d'art, de la littérature, qui doit être avant tout selon Gide mesure, raison et esprit :

Il n'y a d'art qu'à l'échelle de l'homme. L'instrument qui permet à l'homme de déborder sa mesure, d'excéder son agilité naturelle, échappe aux conditions de l'œuvre d'art ; aux conditions qui seules permettent l'œuvre d'art. [...] Il ne peut plus être question d'art dès qu'intervient la préoccupation du record. Faire habiter l'idée de perfection, le souhait, non plus dans l'équilibre et la mesure, mais dans l'extrême ou la surenchère, c'est là peut-être ce qui signalera le mieux notre époque et la distinguera le plus fâcheusement.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> André Gide, *Journal 1887-1925* (t.1), Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1996, p. 582.

<sup>5</sup> *Ibid.*, pp. 645-646.

Davantage que d'ordre anthropologique ou éthique, relative à un certain train de vie condamnable chez ceux qui se livrent à la folle passion de l'automobile, la critique de Gide à l'égard de la vitesse nous paraît d'ordre esthétique et ontologique. Partant du principe qu'il n'y a « d'art qu'à l'échelle de l'homme », Gide se demande qu'est-ce qui arrive à l'homme lorsque survient dans une œuvre une réalité qui l'excède et le déborde. Dès lors que les écrivains commencent à s'intéresser davantage à la vie de la machine qu'à celle de l'homme, c'est ce dernier qui est menacé d'extinction, ou, du moins, qui est susceptible de passer au second plan dans les œuvres. C'est bien ce danger que nous laissait présager Marinetti, le pape du mouvement futuriste quand, dans l'un de ses délirants manifestes, il propose d'« abolir [l'homme] en littérature » : « Le remplacer enfin par la matière, dont il faut atteindre l'essence à coups d'intuition, ce que les physiciens et les chimistes ne pourront jamais faire. [...] Il ne faut pas donner les drames de la matière humanisée. C'est la solidité d'une plaque d'acier qui nous intéresse par elle-même [...]. La chaleur d'un morceau de fer ou de bois est désormais plus passionnante pour nous que le sourire ou les larmes d'une femme.<sup>6</sup> »

Entendu que l'objet du roman est d'abord et avant tout la vie humaine, que sa tâche est d'explorer les réalités auxquelles l'individu doit faire face, et ce, au moyen d'un récit et de personnages, on peut comprendre pourquoi la vitesse et les innovations techniques en général ont fait l'objet de peu de romans, en comparaison à la riche production poétique et picturale qu'elles ont généré. C'est que l'homme semble prendre si peu de place dans la vie des machines, semble être de si peu de chose à côté d'elles que l'on se demande à quels types de récit la vitesse peut

---

<sup>6</sup> F.T. Marinetti, « Manifeste technique de la littérature futuriste », dans *Futurisme. Manifestes. Proclamations. Documents.*, Lausanne, L'Âge d'homme, 1973, pp. 135-136.

bien donner lieu, ou quel sort la vitesse réserve-t-elle au personnage de roman. Cette question, Albert Thibaudet, le célèbre critique de la *Nouvelle revue française*, se la pose dans un article de 1924 intitulé « Le roman de l'énergie ». Traitant dans cet article des romanciers qui intègrent les nouveaux modes de transport en littérature – parmi lesquels on retrouve Gide, Proust, Larbaud et Paul Morand –, Thibaudet note que ceux-ci ne sont pas des « professeurs d'énergie ». Il remarque que mettre en scène des personnages qui s'adonnent à de continuel déplacements dans l'espace, qui chantent les bonheurs de la machine ne suffit pas à faire d'eux des personnages actifs, des individus énergiques, Thibaudet soupçonnant au fond qu'il n'y a pas tellement de différence entre l'existence oisive de certains personnages de romans du début du XX<sup>e</sup> siècle et celle, plus « tonique » en apparence, des êtres emportés dans les transports, en proie à la fièvre du mouvement et de la vitesse :

Eux, nous les voyons bien en mouvement, dans une automobile, mais sur les coussins et non au volant. Au volant, il y a quelque chose ou quelqu'un qui n'est pas eux, et leur énergie n'est pas toute d'eux, toute à eux. Le vrai roman de l'énergie, ce serait le roman où l'homme et la machine qu'il dirige, comme l'âme et le corps, ne feraient qu'un. [...] Le vrai roman de l'énergie c'est le roman d'un corps qui assume, gouverne, libère cette énergie.<sup>7</sup> »

La pensée de Thibaudet s'accorde bien avec celle de Gide, à savoir que le roman est en péril dès lors que la machine supplée au personnage comme principe actif du récit. Selon eux, il ne saurait y avoir de véritable roman de la vitesse et de la machine sans que l'humain demeure la préoccupation centrale du romancier.

Ce roman qui accorderait autant de place à la vie de l'homme qu'à celle de la machine, et où le personnage ne serait pas menacé de devenir une présence inopérante dans le récit, un

---

<sup>7</sup> Albert Thibaudet, « Le roman de l'énergie » (1924), dans *Réflexions sur la littérature*, Paris, Gallimard, coll. « Quarto », 2007, pp. 874-875.

individu rendu passif de par sa fréquentation de la machine, ne se fera pas attendre. On en trouve un modèle chez Antoine de Saint-Exupéry qui, avec *Courrier Sud* qui paraît en 1926, mais surtout avec *Terre des hommes* et *Vol de nuit*, offre des romans où l'on assiste à de véritables rencontres existentielles entre l'homme et la machine, en l'occurrence l'avion qui devient l'instrument par lequel l'individu se réalise, qui est, sans jeu de mots, le « moteur » de sa vocation. Dans ces romans qui racontent l'âge d'or de l'aviation, soit les années 1920-1925, au moment où l'auteur assurait le courrier entre l'Afrique du Nord et la France, les personnages sont loin d'être des individus inactifs : ils représentent même au contraire de nouveaux types de héros. Avec les conquêtes techniques (dont celle de l'avion n'est qu'un exemple parmi d'autres), on assiste en effet au retour de l'héroïsme qui, à l'ère démocratique des foules et depuis que la guerre moderne a fait sombrer le combattant dans l'anonymat, peine à trouver l'occasion de s'affirmer encore, comme l'écrit Gide dans sa préface à *Vol de nuit* :

En un temps où la notion de l'héroïsme tend à désertir l'armée, puisque les vertus viriles risquent de demeurer sans emploi dans les guerres de demain dont les chimistes nous invitent à pressentir la future horreur, n'est-ce pas dans l'aviation que nous voyons se déployer le plus admirablement et le plus utilement le courage. Ce qui serait témérité, cesse de l'être dans un service commandé. Le pilote, qui risque sans cesse sa vie, a quelque droit de sourire à l'idée que nous nous faisons d'ordinaire du « courage ».<sup>8</sup>

Qui plus est, les aviateurs de Saint-Exupéry ne sont pas simplement des héros, mais des individus voués. J'ai employé à leur endroit le mot de vocation, qui doit être entendu au sens fort et haut du terme : celui d'une élection, d'un appel. La passion pour la vitesse chez les protagonistes de Saint-Exupéry remplit en effet toute les conditions de la vocation : elle donne

---

<sup>8</sup> André Gide, préface à *Vol de nuit* d'Antoine de Saint-Exupéry, Paris, Gallimard, 1931, p. 13.

son sens à une vie et la déborde pour recouvrir une dimension collective, sociale, car l'aviateur, en assurant le courrier d'un continent à l'autre, œuvre à l'amélioration du monde.

L'héroïsme dont font preuve les aviateurs dépeints par Saint-Exupéry n'est pas un simple héroïsme ; il a pour lui le mérite d'être « utile », nous rappelle Gide. Voilà que la vitesse est mise au service d'une cause. On ne peut certes pas en dire autant de la pratique de la vitesse dont nous allons parler à présent, soit la vitesse reliée au sport automobile, à travers l'exemple de Jean-Philippe Domecq. La formule 1 est en effet une pure célébration de la technique pour la technique. Elle incarne le triomphe de l'individualisme, des intérêts mercantiles, de par le rôle qu'y jouent les sponsors et la publicité et du divertissement morbide, de par la mort qui plane à chaque grande manifestation de ce sport et qui le fait s'apparenter à la corrida, comme l'on souligné plusieurs de ses commentateurs (Hemingway, Michel Leiris, Roger Vaillant par exemple). Comme l'écrit Jean-Philippe Domecq, c'est « le plus abstrait des sports physiques<sup>9</sup> » : on y célèbre moins des hommes que des machines, tandis que l'évaluation des performances est tellement graduée, tellement paramétrée que nul profane ne peut s'y retrouver, ce qui rend difficilement explicable le fait que l'engouement pour ce sport puisse s'étendre au-delà des « mordus » et de ceux qui s'y livrent. C'est pourtant encore des hommes qui conduisent les machines, des hommes à la rencontre desquels Jean-Philippe Domecq nous invite à aller dans son essai intitulé *Ce que nous dit la vitesse*, paru en 1994.

Un mot d'abord sur Jean-Philippe Domecq : né en 1949, Domecq est un écrivain pour le moins éclectique. Romancier et essayiste, collaborateur à *Esprit*, la revue fondée par Emmanuel Mounier, il a écrit sur des figures aussi diverses que celles de Robespierre, Ruisdael et Niki

---

<sup>9</sup> Jean-Philippe Domecq, *Ce que nous dit la vitesse*, Paris, Quai Voltaire, 1994, p. 104. À noter que les prochaines références à cet ouvrage seront données entre parenthèses à même le texte.

Lauda. Il s'est fait connaître entre autres pour ses pamphlet virulents sur l'art contemporain (et la manière d'en faire la critique), dont l'essentiel a été résumé dans ses ouvrages intitulés *Artistes sans arts ?* (1994) et *Misère de l'art* (1999). Il a aussi pris violemment à partie la critique littéraire française, celle véhiculée par les médias de masse s'entend, dans son essai intitulé *Qui a peur de la littérature ?* (2002) On lui doit jusqu'à ce jour une dizaine de romans, dont le dernier paru en 2010 s'intitule *Le jour où le ciel s'en va*. Le récit s'inspire de la tragédie du tsunami qui a dévasté la Thaïlande en 2004. Parmi les multiples champs d'intérêt de Jean-Philippe Domecq, on retrouve la formule 1, passion dont il s'excuse au début de son essai en soulignant la répugnance, le dédain que ce sport inspire en général et à lui aussi :

À cela, écrit-il, il y a d'évidentes et légitimes raisons qui ne nous disent rien, *a contrario*, de la littérature puisqu'elles sont sociales, morales, idéologiques. Mais rappelons aussitôt cette autre évidence : il n'est pas de sujets interdits ni réfractaires à la littérature, d'autant que sa force ne dépend pas du sujet mais du langage auquel elle généralise une expérience particulière de ce qui est, où que ça se passe. Rien de ce qui est là n'est étranger à la littérature. Je dirais donc de la course automobile : *c'est là*. (p. 17)

On pourrait facilement remplacer dans ce propos le terme de littérature par celui de roman (dont on reconnaît ici la caractéristique principale qui est de n'être réfractaire et étranger à aucun sujet, suivant sa nature omnivore qui le rend apte à s'éprendre de tout ce qui passe). Les diverses tentatives qui ont été faites en littérature pour donner corps et forme dans une œuvre à la vitesse moderne, et plus particulièrement à la course automobile, nous viennent d'ailleurs pour la plupart des romanciers. Domecq cite comme exemples Roger Vaillant, Michel Leiris, Hemingway ou encore Pierre Fisson, qui a écrit en 1948 un roman intitulé *Les Princes du tumulte* (Prix Renaudot). S'il loue ces écrivains de s'être frottés à un matériau aussi indigeste que la vitesse, Domecq juge cependant qu'ils en ont parlé de façon inadéquate. Il est intéressant de remarquer que le grief que Domecq adresse aux écrivains qui ont tenté de décrire le monde du sport des

hautes vitesses est celui-là même que formulait Gide à l'époque où l'automobile faisait son apparition dans la littérature : soit le défaut de précision, le manque d'exactitude quand il s'agit de parler de la vitesse. En témoigne par exemple la difficulté qu'il y a de ne pas passer par la métaphore, par la comparaison, Domecq donnant l'exemple de Michel Leiris qui parle des bolides de course comme de cigares ou de serpents. Dans son essai sur la vitesse en littérature, Claude Pichois fait remarquer que la manière de représenter la vitesse en littérature n'a pas beaucoup évolué en soixante dix ans, donnant l'exemple de Nerval et d'Octave Mirbeau qui, depuis leur véhicule respectif, comparent tous deux les arbres bordant la route à des soldats, à une armée en déroute, cependant que le premier se trouve dans une voiture tirée par des chevaux alors que le second est emporté par la puissance de son automobile.

Devant cette difficulté des lettres à rendre compte de la vitesse moderne, Domecq constate qu'à ce jour, d'autres médiums comme la photographie et le cinéma par exemple, ont mieux réussi que la littérature à rendre concrète et tangible la haute vitesse. Il évoque notamment une photographie de Bernard Asset montrant l'un de ces bolides de course sur la piste : « hormis la Ferrari et son ombre sur le grain de bitume, écrit-il, tout est flou, les contours du virage, la pelouse qui vibre, la foule a disparu. [...] L'équivalent littéraire de cette photo devrait faire sentir pourquoi le sigle 126 C 4 en vient à vibrer plus que les mots *pur-sang écarlate*. » (pp. 65-66) À propos des Leiris, Vaillant et autres qui ont tenté de parler du monde de la formule 1, Domecq écrit : « leur phrase est plus passionnée que ce qu'elle rapporte », « or si l'on veut un langage adapté à la passion de la vitesse, il y faut l'exacte froideur » (p. 18), celle des chiffres notamment, omniprésents dans la course automobile et qui constituent certes un obstacle pour l'écrivain, « une réalité codée qui reste difficile à généraliser, sans perdre la précision, par des mots. » (p. 17) « La passion automobile, conclue Domecq, ne se laissera donc pas formuler par



métaphores et comparaisons. Pour en donner l'idée, il faudrait n'en parler qu'en termes *automobiles*, dirions-nous, c'est-à-dire en termes strictement techniques et sportifs. »

Domecq a lui-même tenté de relever le défi qui consiste pour la littérature à trouver un langage adéquat pour parler du monde de la formule 1, avec son roman *Sirènes, sirènes*, paru au Seuil, en 1985, et qui selon une expression qu'on trouve dans le roman, apparaît comme un « monologue de chiffres<sup>10</sup> ». Domecq en parle également en termes de « roman de la concentration », reconduisant sa tentative aux expérimentations à la Robbe-Grillet qui est pourtant une de ses cibles préférées, un romancier auquel il fait ironiquement allusion quand, dans son essai, il écrit qu'avec *Sirènes, sirènes*, « [il apportait sa] pierre au roman minimaliste, à moins que ce fût une pierre jetée dans ce jardin car, à ras du bitume où j'écrivais, et me concentrant sur les sensations intérieures du pilotage, je n'avais pas besoin de faire la bête en prêtant à mes personnages une conscience de bande dessinée au second degré pour des lecteurs qui depuis longtemps lisent au quatorzième degré. » (pp. 19-20)

À l'origine de *Sirènes sirènes*, on trouve l'une des figures les plus singulières de l'histoire de la formule 1, une figure dont on s'accordera avec Domecq pour dire qu'elle est apte à intéresser ceux-là même que ce sport n'intéresse pas : le pilote autrichien Niki Lauda. Ce dernier a en effet une place à part dans les annales de la formule 1. Champion pour la première fois en 1975, il est victime d'un accident des plus violents en 1976, sur le circuit de Nürburgring en Allemagne, alors que son bolide fait une sortie de piste pour finir totalement incendié quelques secondes plus tard. Déclaré mort durant quelques jours, Lauda sort miraculeusement du coma et, contre toutes les recommandations des médecins, revient à la formule 1 quelques mois plus tard, avec un visage défiguré par les brûlures qu'il décidera par ailleurs de laisser tel quel, en dépit des

---

<sup>10</sup> Jean-Philippe Domecq, *Sirènes, sirènes*, Paris, Seuil, 1985, p. 110.

offres de chirurgie faciale qu'on lui fait. Il remporte à nouveau la compétition de formule 1 en 1977. En 1979, il se retire de la formule 1, déclarant qu'il en marre de tourner en rond sur un circuit. Après une incursion du côté des affaires, avec la création de sa compagnie aérienne Lauda air, il est pris à nouveau de la fièvre de la vitesse et revient à la course en 1982 pour remporter une fois de plus le championnat de formule 1 en 1984, après quoi il se retire définitivement de la course automobile. L'on admettra qu'il y a dans le parcours de Niki Lauda matière à faire un roman, notamment parce qu'il comporte ce ressort romanesque par excellence : le retour ou « come-back », double « come-back » dans le cas de Lauda qui est revenu d'abord d'entre les morts, et ensuite, redevenu champion de formule 1 après s'être retiré de la compétition durant quatre ans, ce que tout le monde du milieu tenait à l'époque pour impossible.

La figure de Niki Lauda est d'une telle singularité que Domecq, pour raconter une histoire s'en inspirant, n'a pas jugé bon d'inventer un personnage. C'est ce rejet de la fiction qui s'affirme comme principe à la base de *Sirènes, sirènes* :

À la base de ce roman, une intuition juste, me semble-t-il : j'étais parti du constat qu'il faut éviter la fiction, parce que jamais celle-ci ne procurera au passionné ce que sa passion lui fait éprouver. Il préférera toujours les faits réels, autrement dit : la réalité, contingente, de sa passion. Du reste, cela allait dans le sens du choix esthétique qui, dans mes autres livres, s'est imposé à moi : j'écris du roman sans guère de fiction ; je pratique la fiction comme une sorte de déplacement, de « bougé » qui sert à révéler ce qu'on ne voit pas dans ce qui passe pour réel. L'esthétique du Francesco Rosi de *Main basse sur la ville* et de *L'Affaire Mattei* m'est une référence. Ou ce que Truman Capote appelait le *non-fiction novel*, roman non fictif. » (pp. 18-19)

Il y aurait maints aspects relatifs à l'art du roman qui mériteraient d'être traités dans ce propos : notamment à partir de l'expression « ce qui passe pour réel », qui inscrit la démarche de Domecq dans un débat sur le réalisme dont il est question dans plusieurs de ses articles. Retenons

seulement ici l'idée de la fiction comme déplacement, comme « bougé », selon l'expression de Domecq, une définition ou une conception de la fiction qui est à l'image de son sujet : la vitesse. La forme à trouver devra donc être aussi mobile que ce dont elle parle. Par conséquent, elle se définit comme un instrument de vision, si tant est qu'elle servira à montrer ce qui passe, à révéler ce qu'on ne voit pas, dit encore Domecq qui parle aussi d'une « littérature de l'attention », et de son roman, *Sirènes, sirènes*, comme d'un « roman écrit au laser » (p. 19). Rappelons que cette conception du roman par le mouvement était déjà au cœur de la formule stendhalienne du roman « comme miroir promené le long d'un chemin », et encore chez Octave Mirbeau quand, à propos des notes de voyage qui allaient constituer la matière de son roman-automobile, *La 628-E8*, affirme : « Ce genre littéraire est un de ceux qui conviennent le mieux à notre époque. Il reflète la vie ambulante de ce temps.<sup>11</sup> »

Il est intéressant de noter par ailleurs que le principe de composition à l'origine de *La 628-E8* de Mirbeau est le même que celui utilisé par Jean-Philippe Domecq pour son roman *Sirènes, sirènes* : celui du collage d'articles, de chroniques rédigées antérieurement et qu'il essaie de fondre en un roman : « En outre, je pratiquais le “collage” d'articles journalistiques, et j'emboîtais la narration dans une longue interview, ce qui donnait un récit dans la parole, à la manière de Joseph Conrad qui, lui, avait porté le récit d'aventures au-delà du genre. » (p. 19) Comme *La 628-E8*, le roman de Domecq accuse une trame narrative des plus lâches : l'unité est maladroitement assurée par une interview qui se poursuit tout au long du roman entre un homme qui s'identifie à l'auteur Domecq et un journaliste spécialisé en formule 1 à propos d'un pilote, qui est le personnage du récit ayant pour modèle Niki Lauda. En fait, la part d'invention est si mince dans ce roman qu'on se demande pourquoi Domecq s'est embarrassé d'une intrigue pour

---

<sup>11</sup> Octave Mirbeau, « Interview par Paul Gsell », *Combats littéraires*, édité par Pierre Michel et Jean-François Nivet, Lausanne, L'Âge d'homme, coll. « Au cœur du monde », 2006, p. 579.

exprimer sa passion de la course automobile, ce qui pourrait nous conduire à cette question plus générale : pourquoi passe-t-on par la fiction pour rendre compte d'une réalité ? Dans son essai de 1994, Domecq avoue ainsi lui-même qu'avec *Sirènes, sirènes*, il avait « fait la part trop belle à la fiction. Ma passion de ce sport s'étant trouvée frustrée par mon roman [...]. » (p. 20). De même, nous pourrions dire que c'est lorsqu'il parle directement des grands moments de la formule 1, c'est-à-dire sans s'embarrasser d'une intrigue et de personnages, que Domecq réussit le mieux à capter l'intérêt du profane. Bien autrement que dans son roman, Domecq parvient dans son essai à nous rendre intéressants ces pilotes, ces machines et ces courses qui composent l'univers de la formule 1. À cet égard, il serait intéressant de se pencher sur cette esthétique qui consiste chez Domecq à écrire à partir de supports comme la photographie, les reportages et les documents télévisuels, qui sont pour ainsi dire à l'image de son sujet : des supports de l'instantané.

Si j'ai voulu rapprocher *La 628-E8* de Mirbeau de *Sirènes, sirènes*, c'est que leur procédé de composition commun me semble souligner la difficulté qu'il y a pour un romancier de donner une unité à un roman ayant pour objet la vitesse. La vitesse implique une telle diversité d'aspects de la vie – des sensations, du récit, des descriptions – que l'on comprend pourquoi bâtir un roman à partir de ce sujet (s'il en est un) représente un défi majeur. C'est tout l'intérêt d'interroger les œuvres qui s'y sont frottées, comme celle de Domecq, en ce qu'elles nous aident à voir les limites du roman et à mieux cerner sa nature.

François Masse, Université McGill  
Communication prononcée le 26 octobre 2010