

À pied, à cheval, en voiture...

Mobilité et modernité chez le prince de Ligne

Christophe LOIR et Fabrice PREYAT

Les études consacrées à la mobilité à l'époque moderne n'ont trouvé que très récemment leur place en histoire culturelle. Si les *mobility studies* impliquent un questionnement sur les véhicules, le voyage ou le rapport à l'espace urbain, elles ont surtout déployé différentes perspectives qui, parallèlement à l'histoire matérielle et à l'étude des moyens de transport, permettent d'envisager la dimension sociale de la mobilité, et de l'étudier non seulement comme *pratique*, mais aussi comme *valeur*. Le passage d'une historiographie dévolue à l'évolution technique des modes de déplacement vers une histoire de la mobilité proprement dite dénote ainsi un changement de paradigme dont Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno ont dressé, en 2009, le premier bilan. L'ouvrage collectif intitulé *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* a ainsi permis de restituer les cadres de l'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, de rappeler l'importance des rythmes et du rapport à la vitesse dans les déplacements. Il a également souligné le lien aux institutions et à la communication, inséparables de la compréhension de phénomènes et d'expériences qui concernent tout autant l'histoire des représentations ¹. Dans l'ouvrage *Humeurs vagabondes*, Daniel Roche étudie la mobilité et sa culture dans l'Europe moderne, ses pratiques, représentations et imaginaires sociaux ². Ses travaux centrés sur la culture équestre n'ont pas seulement analysé, dans ce sillage, la question de l'animal et des véhicules, de la circulation et des voyages. Sans délaisser les aspects techniques et matériels du déplacement, ils ont néanmoins mis l'accent sur la dimension sociale

¹ M. FLONNEAU et V. GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

² D. ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

de celui-ci ³. De manière précoce, Annick Pardailhé-Galabrun avait déjà montré, à partir du dépouillement d'inventaires après décès de Parisiens, l'intérêt d'une étude des déplacements des individus à l'époque moderne ⁴. Ces contributions ont progressivement légitimé de nouveaux questionnements qui, en croisant les approches géographiques – ou cartographiques – avec l'étude des motivations personnelles ou collectives, politiques et sociales, mises en relation avec la typologie des moyens de transport, a permis notamment de mieux comprendre les déplacements spatiaux des élites, leur temporalité, leurs spécificités et les représentations afférentes. L'étude consacrée par Élodie Basso à la mobilité spatiale des élites bruxelloises au XVIII^e siècle a déconstruit, dans cette voie et à travers l'analyse originale d'ego-documents – le *Journal secret* de Charles de Lorraine ou la *Chronique belgo-bruxelloise* de Karl von Zinzendorf –, les pratiques de mobilité de plusieurs contemporains, proches du prince de Ligne ⁵. Comme l'a montré Chantal Petillon, à partir du « cas » de Jules-Émile Scrive, patron lillois de la fin du XIX^e siècle, l'étude de la mobilité, qui procède du dépouillement d'un journal intime, peut largement contribuer à éclairer la biographie d'un individu ⁶. Enfin, au terme de ce bref parcours critique, notons encore que Carsten Meiner a, pour sa part, contribué à éclairer la signification du motif récurrent du carrosse dans la littérature européenne, majoritairement contemporaine du prince. Sous la plume de Fielding, de Furetière, de Marivaux, de Lichtenberg, de Goethe, Rousseau et Diderot, entre autres, la voiture « de papier » témoigne de la variété des usages sociaux et autorise le recours à des « ficelles » narratives qui permettent de donner un essor inattendu au récit. Elle offre tantôt un refuge « à des conversations publiques » ou un lieu retiré, propice aux « méditations solitaires ». Elle favorise, à l'abri des regards, des aventures galantes, parfois inopinées. Le carrosse provoque les rencontres fortuites, fait surgir la marginalité dans la vie quotidienne. Il permet de s'échapper ou, au contraire, de s'afficher publiquement et de conforter un pouvoir politique et symbolique, par l'étalage du luxe des équipages ou la distribution ostentatoire de richesses, dispersées à l'encan. Mais, le véhicule n'est pas seulement le moyen de rencontrer l'aventure : il donne lieu aussi à une « perception mobile de la nature », renvoie continuellement à « l'inattendu, l'accidentel, l'imprévu » au point d'offrir une image du hasard, « d'attribuer du sens aux aléas de la vie » et de les intégrer à l'œuvre, en influençant l'écriture elle-même ⁷.

³ D. ROCHE, *La culture équestre de l'Occident. XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 2008-2015, 3 vol.

⁴ A. PARDAILHÉ-GALABRUN, « Les déplacements des Parisiens dans la ville aux XVII^e et XVIII^e siècles. Un essai de problématique », *Histoire, Économie et Société*, 1983, 2^e année, n° 2, p. 205-253.

⁵ É. BASSO, « La mobilité spatiale des élites à Bruxelles au XVIII^e siècle », *Annales de la société royale d'archéologie de Bruxelles*, 2015, n° 73, p. 41-75.

⁶ C. PETILLON, « À pied, à cheval, en voiture : parcourir en tous sens une agglomération lilloise en gestation », *Revue du Nord*, avr.-juin 2011, n° 390 (*Jules-Émile Scrive, patron lillois. Regards croisés sur un journal intime [1879-1891]*), p. 303-320.

⁷ C. MEINER, *Le carrosse littéraire et l'invention du hasard*, Paris, PUF (coll. « Les Littéraires »), 2008, p. 9 et 4^e de couverture.

La mobilité de Ligne mérite d'être étudiée à l'intersection de ces différents axes : elle n'a jamais été interrogée pour elle-même, ni dans ses aspects matériels ni dans sa dimension littéraire. Le prince ne témoigne pourtant pas seulement d'une « hypermobilité », tout aristocratique, dont l'intensité, la diversité, le coût et la longévité sont exemplaires, depuis son enfance à Bruxelles ou Belœil, jusqu'à sa mort à Vienne, en 1814 :

J'ai fait plus de quarante fois le chemin de Vienne, et de Paris ou de Bruxelles ou de l'armée à Vienne. Deux cents fois sûrement de plus de Bruxelles à Paris. Deux fois la Russie, deux fois la Pologne, une fois la Moldavie, la Crimée, la Provence. Deux cents fois peut-être de mes commandements pendant la paix aux Pays Bas, à mes campagnes. Je parie que j'ai dépensé en voiture trois ou quatre ans de ma vie, et plus de deux cent cinquante mille florins de poste seule ⁸.

Ligne en a également multiplié les déclinaisons rhapsodiques, au-delà du témoignage personnel, et son œuvre présente une originalité qui invite à retisser le lien entre les pratiques et leurs représentations. Fragments autobiographiques, autofictions, romans, traités militaires, recueils d'embellissements, mémoires, utopies, *Écarts*... constituent autant de variations génériques qui épinglent la mobilité moderne et les travers de la mode dans les transports. Elles restituent les innovations urbanistiques et manifestent le souci constant de l'auteur pour une esthétique citadine. Chacune d'entre elles porte en filigrane les impressions du promeneur, la réflexion du stratège militaire, l'introspection philosophique du flâneur mélancolique ou les excès du libertin empressé, au point de dresser du prince un portrait aussi bigarré que celui qui résulte de l'écriture fragmentaire du *Coup d'œil sur Belœil* et des contradictions inhérentes à ses considérations en matière de jardins.

Un prince « hypermobile »

L'expérience du déplacement chez Ligne est l'expression emblématique, quoiqu'exacerbée, voire paroxystique, de la mobilité aristocratique moderne. Elle répond prioritairement à des impératifs spatiaux et sociaux qui commandent la diversification des modes de transport, soit en fonction des charges exercées par le prince, soit en fonction de l'éventail des loisirs aristocratiques (promenade, cynégétique) auxquels il se prête, individuellement ou collectivement. Le ralliement des cours européennes, le transport vers les champs de bataille ou les lieux de commandements militaires, les missions de reconnaissance et la traversée de domaines personnels, dispersés entre Belœil et Parthenizza, s'ajoutent aussi à la dimension diplomatique d'autres voyages. Pour un aristocrate qui se vantait d'avoir six ou sept patries ⁹, la position de Belœil offrait un atout stratégique qui permit au prince de Ligne de rayonner rapidement en Europe :

⁸ *FHMV*, t. 1, p. 126 ; « ... du Danube, le chemin de Closterneubourg à Vienne, aussi souvent qu'il y a 40 ans que j'y ai passé dans une charmante maison que j'avais de mon père » (*id.*, p. 291).

⁹ « J'ai six ou sept patries, Empire, Flandre, France, Espagne, Autriche, Pologne, Russie et presque Hongrie : car on est obligé de donner l'indigénat aux généraux qui ont fait la guerre aux Turcs : et je l'aurai à la première Diète » (*FHMV*, t. 1, p. 116).

Quelle belle existence était la mienne à mon superbe Belcœil ! Dans 24 heures à Paris, Londres, La Haye, Spa &a. J'ai été à Paris une fois pour y passer une heure, et une heure à Versailles pour la dernière couche de la reine [...]. Une autre fois j'y menai à l'opéra, dans un coche qui m'appartient, toute ma société ¹⁰.

Ces déplacements répétitifs entraînent, selon leur nature, un rapport différent à la vitesse et, consécutivement, à l'étendue de l'équipage, aux types de montures ou de voitures sur lesquels le témoignage du prince s'est montré relativement prolige. Selon les cas, l'ostentation et le rôle politique du déplacement peuvent le disputer à la vitesse ou à l'agrément, comme le suggèrent les parades viennoises à la suite de l'empereur :

J'aime assez à faire le beau dans les rues de Vienne à cheval derrière la voiture de l'empereur, aux grandes cérémonies où je remplace le grand chambellan. Il n'y a que la confusion et les ruades ou les lançades des chevaux quand on monte, ou qu'on descend du sien, qui soient désagréables. C'est plus dangereux qu'une escarmouche de housards ¹¹.

Il arrive également que l'énumération des voitures renvoie, dans certains cas, au goût, ou à la psychologie, et au statut social de leur destinataire :

Je lui [le prince de Conti] envoyai de Bruxelles dans la voiture la plus compliquée dans le genre du prince, une belle servante de vingt-cinq ans, avec une figure, une gorge et des couleurs à la Rubens ¹².

Plus largement toutefois, la spécification des différents modèles de véhicules adoptés, observés et consignés par Ligne, renvoie à la codification d'usages communs et permet de reconstituer l'arrière-plan socio-économique des pratiques nobiliaires. Il fait ainsi appel aux meilleurs fabricants de voitures, tel le célèbre carrossier bruxellois Jean Simons, dont la liste des commanditaires mentionne son nom, en 1785 ¹³. Rappelons que la possession d'un équipage reste encore, au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, un luxe réservé à un nombre restreint de privilégiés. Le coût d'une voiture, l'espace nécessaire à son remisage, l'acquisition d'un ou de plusieurs chevaux qui nécessitent, pour leur entretien, une écurie, du fourrage, de la paille et des soins constants par un personnel compétent, font de la voiture hippomobile un bien de luxe que seule l'aristocratie et la haute-bourgeoisie peuvent s'offrir. Ainsi, seules 180 voitures particulières sont recensées, à Bruxelles, en 1802 ; soit 1 voiture pour environ 368 habitants ¹⁴.

Les *Fragments de l'histoire de ma vie* se satisfont assez régulièrement du terme générique, et imprécis, de *voiture* ¹⁵, mais le texte consigne aussi le recours

¹⁰ *FHMV*, t. 1, p. 124.

¹¹ *FHMV*, t. 1, p. 172.

¹² *FHMV*, t. 1, p. 138.

¹³ Catherine ROMMELAERE, *Voitures et carrossiers aux XVIII^e et XIX^e siècles. La Belgique face à la France et à l'Angleterre*, Bruxelles, Le Livre Timperman, 2004, p. 89.

¹⁴ Sarah TIBAU, *La porte cochère au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles à Bruxelles. Analyse des propriétaires d'attelages en 1802*, Mémoire de master en Histoire, dir. Christophe LOIR, Université libre de Bruxelles, 2014.

¹⁵ *FHMV*, t. 1, p. 62, 87, 101, 115, 138, 139, 157², 172, 183, 184, 198, 205, 207 (ouverte), 222, 272, 291², 382, 421 et 424². Le cas échéant, le nombre d'occurrences sur la page concernée est précisé en exposant.

permanent aux *postes, chevaux de poste et postillons*¹⁶. Les postes constituent autant de relais facilitant une mobilité rapide mais qui s'avère coûteuse. Outre la somme de 250 000 florins auxquels Ligne estime les dépenses de poste contractées au long de son existence, plusieurs passages attestent la charge financière que représente l'utilisation des relais et de chevaux frais pour un prince à la fois particulièrement mobile et dépensier¹⁷ :

J'ai fait toute la guerre de 7 Ans sans le sou [...]. Mon père après mon mariage essaya de me donner quelque chose ; mais je dépensais dans une semaine ce qu'il me donnait pour un an, et alors il ne me donna plus rien. Je partis de Prague pour Vienne, après je ne sais quelle campagne, en poste calèche : et étourdi alors à la vérité, comme on ne l'a jamais été ; je n'avais pas pensé seulement que je n'avais pas de quoi payer la première poste. Je passai heureusement chez un général Emeric Esterhazy qui faisait le même chemin. Je dis au premier maître de poste, que mon valet de chambre le payerait : qu'étant pressé j'allais en chaise, et me faisais suivre de mon équipage. Je le prévins que c'était un drôle de corps, et que quand il mettait sa pelisse, il s'imaginait être un général de housards. Ce qui fut dit, fut fait. On arrête partout mon homme. Il se fâche ; assure qu'il est grand seigneur lui-même, Hongrois de nation, housard de profession. Chaque maître de poste se souvenant de moi, porta la main à la tête et dit, en riant, à ses postillons et aux badauds qui s'attroupent toujours, *voilà déjà sa folie qui commence*. Mais point d'argent, point de chevaux. Mr d'Esterhazy paya j'arrivai ; et à la vérité il fut bien servi¹⁸.

Les allusions, relativement nombreuses, au *wurst*¹⁹, trahissent une prédilection pour une voiture hippomobile découverte, créée en Allemagne. Le développement du *wurst* au XVIII^e siècle, notamment à la cour du gouverneur général Charles de Lorraine, est lié à la pratique cynégétique. Cette étrange voiture allongée permettait aux chasseurs de s'asseoir les uns derrière les autres, à califourchon. Elle était parfois dotée, à l'arrière, d'un petit cabriolet pour une ou deux personnes²⁰. Ligne semble en faire un emploi plus original en la privilégiant lors de déplacements privés, de promenades ou à l'occasion de divertissements, tel le défilé, à Anvers, de sa musique, « habillée à la turque », avec cinquante-quatre traîneaux et « [s]es deux wūrsts aux flambeaux qui avaient très bon air »²¹. L'inauguration de la forteresse de Luxembourg sera l'occasion d'une nouvelle sortie particulièrement ostentatoire, sur un *wurst*, accompagné de « [s]es Russes à barbe, [s]es petits Tartares mahométans, quinze officiers de [s]on

¹⁶ *FHMV*, t. 1, p. 73, 117 (peuple à la place des chevaux), 193², 198, 207², 209, 219, 225, 257, 260, 277 et 294.

¹⁷ Notons que pour régler ses dettes Ligne se défait à plusieurs reprises non seulement de parures mais surtout de ses chevaux et de ses voitures ; on trouve dans les *Contes immoraux* des allusions identiques : « J'ai joué aux marques : et je viens de prendre des arrangements pour me défaire de mes chevaux, de mes voitures, et des présents en diamants que j'ai reçu[s] de la cour, après mes succès à la guerre » (*OR*, t. 1, p. 280).

¹⁸ *FHMV*, t. 1, p. 72-73.

¹⁹ De l'allemand *wurst* (saucisse). Ligne l'orthographe *würst* ; on trouve aussi la graphie phonétique *wourst*.

²⁰ C. ROMMELAERE, *op. cit.*, p. 64-65.

²¹ *FHMV*, t. 1, p. 63. Le *wurst* est également mentionné p. 50 et 51.

régiment et beaucoup de gens à [s]a livrée », tout cela ayant « fort bonne grâce »²². La voiture est encore l'instrument des voyages d'agrément à travers la Pologne ou vers Töplitz, celui des déplacements vers Dresde²³.

Viennent ensuite, par le nombre d'occurrences, les *bateaux*²⁴, les allusions au transport en commun dans les voitures de six à huit places offertes par les *coches*, les *barques*, les *berlines anglaises*²⁵, les *carrosses*, les *traîneaux*, les *cabriolets* pour lesquels le prince n'a ni goût ni confiance²⁶, les *ballons*, les *bacs*, les *fiacres*²⁷, les *chaises*, les *diligences*, les *pousse-culs*, les *chars* (funèbres) et les *frégates*²⁸, auxquels s'ajoutent encore les termes plus généraux d'équipage, de *cocher*, de *parade*²⁹ qui permettent d'isoler les spécificités des déplacements du prince ou ses expériences de voyage.

Les œuvres romanesques, sans démentir ce classement, offrent une réalité lexicale légèrement différente. Le renvoi prosaïque aux moyens de communication s'habille en effet de pittoresque en jouant sur leurs nomenclatures. Les aspects pratiques et utilitaires des *chevaux de poste*³⁰ s'effacent dans la littérature au profit de la promenade privée ou publique, à pied³¹ ou à cheval³². Les montures se transforment

²² *FHMY*, t. 1, p. 142.

²³ *FHMY*, t. 1, p. 257³, 299 et 321.

²⁴ *FHMY*, t. 1, p. 63, 184, 248, 321 et 421.

²⁵ *FHMY*, t. 1, p. 115, 124, 193 et 293 (coches) ; p. 62, 63 et 77 (barques) ; p. 61 et 139 (berlines). Sur les transports collectifs, voir l'un des *Suppléments à mes écarts* : « En voiture, on se chicane pour les genoux, les pieds, les poches, les filets. Quand l'un dit d'aller vite, l'autre dit qu'on va bien, et qu'il y a une montagne, où il n'y en a pas. On se dispute pour l'heure, la Poste, le nombre des chevaux. On va mieux à six, dit l'un. On a plutôt attelé quatre, dit l'autre ; ces deux de plus ne font que retarder. Comme on est mal assis ! et puis quels cahots ! j'ai une migraine affreuse. Je ne veux pas courir toute la nuit. – Mais nous n'arriverons jamais. – On n'y gagne rien ; personne n'est éveillé. – Mais le tems qu'on perd à s'arrêter dans une mauvaise auberge... etc. [...] Demandez, d'où tout cela vient ? des humeurs en mouvement » (*MMLS*, t. 20, 1797, p. 189-190 ; et *MÉ*, p. 716 (n° 981 et 982)) ; et les *Lettres à la marquise de Coigny* (*MMLS*, t. 21, 1801, p. 56).

²⁶ *FHMY*, t. 1, p. 229 et 248 (carrosses) ; p. 62 et 63² (traîneaux) ; p. 244² et 326 (cabriolets).

²⁷ *FHMY*, t. 1, p. 208 et 246 (ballons) ; p. 424² (bacs) ; p. 77 (fiacre).

²⁸ *FHMY*, t. 1, p. 73 (chaises) ; p. 193 (diligence) ; p. 63 (pousse-culs : « petits traîneaux guidés d'une vitesse énorme par des patineurs ») ; p. 341 (char funèbre) ; p. 412 (frégates).

²⁹ *FHMY*, t. 1, p. 73 et 198 (équipages) ; p. 50, 198 et 205 (cochers) ; p. 224, 253 et 258 (parade).

³⁰ *OR*, t. 1, p. 110, 258 et 320 ; t. 2, p. 375.

³¹ *OR*, t. 1, p. 62, 79, 104-105, 141, 234-235, 273, 287 et 338 ; t. 2, p. 245 ; occurrences auxquelles on ajoutera les évocations de la promenade à pied, aux boulevards, aux remparts, au jardin, au jardin public et en forêt (t. 1, p. 117, 123, 152, 158², 204, 212, 214, 245, 266, 300, 368-369, 370 et 384 ; t. 2, p. 35, 36, 186, 246, 305, 308-309, 323-324, 394 et 404) qui s'ajoutent aux références déjà analysées dans F. PREYAT, « Les promenades du prince de Ligne. De la pratique déambulatoire au genre littéraire », dans C. LOIR et Laurent TURCOT (dir.), *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique-France-Angleterre), Études sur le XVIII^e siècle*, 2011, n° 39, p. 119-153.

³² *OR*, t. 1, p. 119², 131, 280, 284, 292, 320 et 342 ; t. 2, p. 231, 258, 303, 323-324, 325, 340, 342, 366, 367 et 406.

en *escalins* ou en *bidets*³³, les *voitures*³⁴, qui englobent toujours largement l'ensemble des véhicules, font une place, aux côtés des berlines et des calèches légères³⁵, aux *vinaigrettes* et aux *phaétons*³⁶. Les modes de transports, qui en viennent à se confondre métaphoriquement avec l'expression des transports amoureux, s'habillent ainsi d'oripeaux antiques et mythologiques, puisés parfois dans la littérature – les voyages et les *Aventures de Télémaque*³⁷, par exemple –, avant d'être déclinés à la mode galante et de se distancier de leur fonction première. Là où les *Fragments de l'histoire de ma vie* confondaient prosaïquement *char* et *corbillard*, le récit de *Gustave d'or* préfère renouer avec les machineries d'opéra : « s'arrête-t-on, perd-on un instant quand il s'agit d'une aussi belle cause, quand l'amour conduit lui-même notre char et le fait voler »³⁸. Les charmes de la *navigation*³⁹ paraissent l'emporter naturellement sur le *carrosse*⁴⁰, sur la rigueur de la *chaise de poste*, de la *chaise à porteur*, des *charrettes* et des *carrioles*⁴¹. Les *traîneaux* se font moins fréquents, la *nage* fait l'objet d'une seule mention, et le détail des équipages, *cochers*, *jockeys* et *postillons*⁴² intéresse moins le romancier que les rencontres individuelles, la promiscuité et les face-à-face amoureux. La joie des retrouvailles et la cruauté des adieux sont exacerbées par la vitesse qui rapproche ou éloigne les amants, qui efface ou accentue l'opposition entre *ville* et *campagne* :

*Un courrier, et un rescrit me trouvent au sortir d'un bal où une jolie passade avait fait tort à mes deux passions, entre les bras d'une des deux, et pensant bien plus à l'autre. Je pars le même jour, pour la guerre. Je ne savais pas encore être aimé de Zyrphile. [...] J'étais moi-même plus mort que vif, de l'état où je la laissais. Je ne pouvais ni parler, ni partir. On m'arracha d'auprès d'elle [...]. C'est de chez cette tendre amante que je m'élançai dans une voiture qui, sans s'arrêter, me transporta dans 6 jours, et 6 nuits, à plus de 300 lieues*⁴³.

³³ OR, t. 1, p. 205 (escalins, « chevaux de louage ») ; t. 2, p. 35 (bidets, « petits chevaux de selle non attelés, que montaient les courriers et les estafettes »).

³⁴ OR, t. 1, p. 79, 85, 95, 106, 111 (promenade en voiture), 112, 128, 128-129, 141, 153, 195, 273 et 280 ; t. 2, p. 230, 231, 322, 325, 344, 355, 370 (voiture noire, corbillard), 390, 398, 399 et 400.

³⁵ OR, t. 2, p. 355 et 398 (berlines, « grandes voitures fermées ») ; t. 1, p. 104 ; t. 2, p. 35 (calèches).

³⁶ OR, t. 2, p. 40 et 41 (vinaigrettes, selon Littré « petites voitures à deux roues, traînées par un homme et servant à porter des personnes ») ; t. 1, p. 285 ; t. 2, p. 366 (phaétons).

³⁷ OR, t. 1, p. 349.

³⁸ OR, t. 2, p. 393. Précisons que l'attribution de ce roman à Ligne n'est pas établie en toute certitude.

³⁹ OR, t. 1, p. 245 et 287 ; t. 2, p. 215 (en barque).

⁴⁰ OR, t. 1, p. 106-107, 234-235, 266 et 342.

⁴¹ OR, t. 1, p. 340² ; t. 2, p. 389 (chaise de poste) ; t. 1, p. 348 (chaise à porteurs) ; t. 2, p. 21 et 342 (charrettes, carrioles).

⁴² OR, t. 2, p. 322 et 356 (traîneaux) ; t. 2, p. 309 (nage) ; t. 1, p. 104 ; t. 2, p. 323 et 324 (équipages) ; t. 2, p. 355 (jockey) ; t. 1, p. 284 et 341-342 ; t. 2, p. 389 (cochers, postillons).

⁴³ *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans OR, t. 1, p. 94-95.

Quittons la ville où tout cela s'est passé ; nos cœurs ont besoin peut-être de la campagne, pour se remettre à la pureté. Je vais vous mener à celle dont vous a parlé le comte. Un phaéton arriva et nous y fûmes en une demi-heure ⁴⁴.

L'illusion poétique créée par ces détours peut cependant être sapée par l'utilisation de véhicules beaucoup plus ordinaires, comme la *voiture publique*, dont Ligne souligne le temps d'attente afin qu'elle « fût bien composée », et donc rentable ⁴⁵. Si Paris, à l'opposé de Londres, présente, aux yeux du prince, un visage indigne par sa saleté et le « tintamarre de 500 charrettes qu'on rencontre partout », c'est aussi en raison de la « grossièreté des fiacres » ⁴⁶. L'auteur ne renonce pourtant pas à en introduire dans plusieurs récits – *L'Anglaise à Mons*, *L'Anglais à Paris* et les *Lettres de Fédor à Alphonsine* ⁴⁷. Dans les deux derniers cas, la connotation négative du fiacre en fait la cause d'accidents spectaculaires liés, lorsque l'action se déroule à Paris, aux « embarras » et, lorsqu'elle se déroule un dimanche, au Prater, à « l'affluence des gens à pied, des gens à cheval » :

[...] il était prêt d'arriver à l'hôtel de Londres avec cet ami malheureux, lorsqu'un de ces embarras ordinaires dans ces rues à la mode, non seulement l'arrêta, mais le culbuta tout à fait. Un fiacre se donna les airs de lui casser presque une jambe : et ce pauvre Anglais estropié encore plus eut à peine assez de forces pour remercier cet honnête Français qui le ramassa du mieux qu'il put, l'emballa de nouveau dans sa vinaigrette, et ne le quitta que lorsqu'il le vit étendu dans un bon lit.

Dans le moment qu'elle quittait l'allée du milieu, où elle avait été parler à une portière ; pour rentrer dans l'allée où sa suite l'attendait, le timon d'un fiacre au galop, donna dans le poitrail de son cheval, et la renversa. L'indifférence, ou l'effroi : ou l'étonnement font faire autour d'elle un cercle inutile, ou plutôt nuisible qui intercepte l'air, ce qui arrive toujours autour des évanouies. Je me jette en bas de mon phaéton d'où j'avais vu de loin cet horrible accident ⁴⁸.

Au-delà des embarras de la circulation et du danger tangible que présentent les voitures, le fiacre revêt également une dimension morale. En offrant, dans *L'Anglaise à Mons*, un espace dévolu aux privautés avec les femmes et un lieu où dissimuler les amours illégitimes, il renoue tacitement avec les réalités de la prostitution parisienne. En 1789, l'ouvrage de Laurent-Pierre Béranger intitulé *De la prostitution. Cahier et doléances d'un ami des mœurs*, avait publiquement dénoncé à Paris, et parmi les menus scandales d'une « ville infecte & bruyante », le refuge que les fiacres offraient aux prostituées. Il convenait, aux yeux de l'auteur, d'enfin légiférer de façon à contraindre les voitures « d'avoir des glaces pleines, & non des panneaux en bois ou à petit carreau » derrière

⁴⁴ *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 285. Sur l'opposition traditionnelle ville-campagne et le jugement de Ligne, on se reportera à l'étude de Daniel ACKE, « Expériences et représentations de la ville chez le prince de Ligne », *NAPL*, 2009, n° 18, p. 119-172.

⁴⁵ *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 195.

⁴⁶ *Mes écarts*, dans *MMLS*, t. 12, 1796, p. 301 ; et *MÉ*, p. 493 (n° 268).

⁴⁷ *OR*, t. 1, p. 341-342⁶ et 343 ; t. 2, p. 21, 40 et 366.

⁴⁸ *L'Anglais à Paris*, dans *OR*, t. 2, p. 40-41 ; *Lettres de Fédor à Alphonsine*, dans *OR*, t. 2, p. 366.

lesquels se dérobaient clients et courtisanes⁴⁹. Lorsque l'héroïne de Ligne s'offusque à l'idée de s'abandonner à l'adultère, c'est finalement moins le « crime » qui lui fait horreur que le lieu du délit et la peur de salir son honneur :

Elle lui jura encore que ni pour lui, ni pour mille autres, qui le vaudraient mieux, elle ne lui ferait d'infidélité. Passant à des choses plus intéressantes, il la pria de se rendre à ses instances. La belle s'amusa quelques temps, lui représenta le double crime qu'ils allaient commettre, les regrets qu'ils allaient se préparer, les suites de la jouissance, le mépris et l'oubli, les difficultés d'ailleurs de la procurer cette jouissance dans une loge : *quel moyen ? tant de gens vous regardent. Voyez ces masques. – Eh ! madame, dans un fiacre. – Dans un fiacre ! que dites-vous ? me prenez-vous pour une femme à fiacre ? j'aimerais mieux mourir. Dans un fiacre ? Je suis une honnête femme au moins, et... – et corbleu, lui dit L..... que tant de retardement n'amusaient pas ; fussiez-vous l'impératrice, dans un fiacre, dans une brouette, sur un lit, je vous le mettrai pardieu ; car faut-il encore que je ne perde pas mon voyage. Par charité, ma chère, madier, ne me faites plus languir. Allons chercher ce fiacre, pour le rendre le temple de Cythère*⁵⁰.

La mobilité du prince de Ligne ne se limite toutefois pas à l'usage d'équipages, il est aussi grand amateur de la déambulation pédestre, en particulier dans les promenades des principales capitales européennes⁵¹. La promenade fait partie intégrante de pratiques sociales codifiées, que Ligne observe, identifie et réforme volontiers au point d'en faire le centre de plans d'embellissement des villes. Autour de pratiques personnelles et collectives de la mobilité se dessine alors une ville idéale, destinée à n'être qu'une « fête perpétuelle » et un régal constant des sens. En témoigne cette proposition de réaménagement des remparts, liée étroitement aux couleurs de la ville, à la promotion d'espaces de nature, aux pratiques vestimentaires, à la conversation et aux rencontres galantes... Au travers de l'expression d'une mobilité, le paysage urbain est appelé à se transformer, à se réformer, au gré d'une vision toute personnelle du bien-être :

Je voudrais qu'on bâtît ainsi une ville régulière sans monotonie, de la plus grande propreté, d'une architecture simple, percée par des points de vue charmants, et dans une situation charmante, que différens ruisseaux d'eau bien vive traverseraient, et ou au lieu des vilaines places des plus belles villes connues, au lieu de petites boutiques horribles [...], il y eut le plus beau gazon, et des bouquets d'arbres [...]. Les rues seraient bordées de plattebandes de fleurs qui embaumeraient l'atmosphère. [...] on aurait une espèce de tunique, verte, rouge, jaune, violette, gris de lin, ou pourpre. [...] Les femmes seraient en levites, avec une ceinture. [...] La mort viendrait je crois, plus tard qu'ailleurs descendre, dans cette jolie ville. [...] Les deux sexes, élégants, propres et simples dans le costume que j'ai dit, se trouveraient fort jolis. Tous les jours après l'ouvrage, ils se réuniraient dans les grandes promenades publiques qui entoureraient la ville, au lieu de remparts. C'est là qu'ils feraient connaissance, qu'ils s'étudieraient, s'éprouveraient, se plairaient, ou se quitteraient, s'épouseraient peut-être pendant

⁴⁹ L.-P. BÉRENGER, *De la prostitution. Cahier et doléances d'un ami des mœurs adressé spécialement aux députés de l'ordre du Tiers-État de Paris*, Paris, Au Palais-Royal, 1789, p. 6 et 21 (art. 32).

⁵⁰ *L'Anglaise à Mons*, dans *OR*, t. 1, p. 341.

⁵¹ Nous avons déjà étudié cette dimension dans F. PREYAT, *op. cit.*

quelques années et, se choisiraient enfin la moitié qui leur convient pour en peupler l'habitation ⁵².

Les réflexions du prince sur la ville résultent d'ailleurs de cette pratique de la promenade pédestre. Comme l'a noté Nicolas Lemas, la littérature d'embellissement qui se répand à Paris dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, suppose le promeneur à la fois en tant qu'objet (*destination*) et en tant que sujet (*usager*) : « les projets d'embellissements sont, structurellement, conçus sous le régime et la rythmique de la marche » ⁵³. Dans son *Mémoire sur Paris*, qui relève précisément de cette littérature d'embellissement, Ligne porte son regard de promeneur et déploie un parcours rythmé par les principaux monuments et promenades mondaines ⁵⁴. Il immerge le lecteur dans un espace parisien remodelé, esthétisé, construit selon des logiques spatiales dans lesquelles les points de vue, « coups d'œil », perspectives et parcours occupent une place centrale ⁵⁵. Dans cette réflexion, le prince propose de développer des dispositifs piétonniers, en particulier de longues galeries à portiques « sous lesquels on puisse se promener ». Il défend d'ailleurs la création des galeries du Palais-Royal : « *Malgré la bêtise des crialleries contre les ouvrages du Palais Royal, cette promenade couverte, et éclairée, produit un effet commode et superbe* » ⁵⁶.

Le prince critique

Les originalités lexicales, voire les interjections, observées dans la fiction ne manifestent pas d'écart significatif vis-à-vis des ego-documents ou des réflexions du prince en matière d'urbanisme ou d'embellissement. Témoignages et fictions se font régulièrement échos, d'autant plus lorsque Ligne se livre, dans ses romans, à la « réécriture romancée du souvenir » ⁵⁷ : le citoyen qui avait six ou sept patries était aussi l'homme de l'autofiction dont « les débris du cœur » étaient « épars dans tous les pays de l'Europe » ⁵⁸. D'un pan à l'autre de l'œuvre, l'écrivain se révèle pareillement attentif aux inventions stylistiques qui piqueront la curiosité du lecteur et laisseront percer le romanesque dans l'autobiographie :

Allez passer ces huit jours à ma maison de campagne à deux lieues d'ici, et fouette, cocher, ou plutôt : cornez postillons : et le voilà bien loin ⁵⁹.

On aura vu dans mes œuvres imprimées le voyage du coche, où nous étions douze. Jamais rien ne fut plus gai [...]. Nous y dépensâmes plus de 60 mille francs : car nous donnions à dîner et à souper à nos connaissances. On trouva, à Paris, ce voyage de fort bon goût. Il avait été conçu et entrepris à la même minute. Je fis venir

⁵² *MÉ*, p. 247-249 (n° 77).

⁵³ N. LEMAS, « La ville offerte : Les projets d'embellissements du XVIII^e siècle. Une littérature de l'accueil », *Annales de la recherche urbaine*, 2003, n° 94, p. 87 et 90.

⁵⁴ Sur ce *Mémoire*, voir Valentine DEMARBAIX, *Le prince de Ligne et l'embellissement des villes au XVIII^e siècle : le Mémoire sur Paris*, Mémoire de master en Langues et lettres françaises et romanes, dir. F. PREYAT et C. LOIR, Université libre de Bruxelles, 2016.

⁵⁵ Sur le processus d'esthétisation, voir D. ACKE, *op. cit.*, p. 147-160.

⁵⁶ *Mémoire sur Paris*, dans *MMLS*, t. 10, 1796, p. 242 et 255.

⁵⁷ Voir l'introduction de Manuel Couvreur à *L'Anglaise à Mons*, dans *OR*, t. 1, p. 320.

⁵⁸ *Simple histoire*, dans *OR*, t. 1, p. 367.

⁵⁹ *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 284.

huit chevaux de poste pour atteler à cette diligence : et fouette postillons. *Hohé, hohé*, et les cornets de poste ⁶⁰.

Une belle Anglaise que je trouvai en arrivant à ma garnison, commença mon genre d'aventures : il y eut dans le cours de celle-ci une grille du parloir qui fut limée, un rendez-vous à un bal masqué à dix lieues de là ; retour à ma garnison à franc étrier en domino et à bahutte vénitienne, pour n'être pas reconnu, ce qui fit l'effet contraire [...]. Un jour que j'avais une cape à l'anglaise pour entrer au couvent, tous les polissons du quartier me suivirent et huèrent ma mascarade ⁶¹.

Je vois cet équipage partir comme un trait. Je cours après. Vous savez qu'on croit être bien noble et élégant à présent, en quittant sa livrée pour donner à ses gens quelques vilains petits chevrons brisés en or ou argent sur les poches et les manches. Nous sommes mis comme des palefreniers anglais : mais nos gens, bleu, boutonniers en or, petit collet rouge, comme les seigneurs de Windsor en imposent. Les miens que l'on prend apparemment pour des seigneurs, et pour mes complices courent après moi. On croit que je suis un ravisseur déguisé qui a pris l'avance sur eux ⁶².

Le foisonnement des voitures et l'insistance sur les détails vestimentaires endossent toutefois d'autres fonctions : celle, d'abord, de marquer l'indépendance de Ligne vis-à-vis des usages sociaux. Ils constituent des marques de distinction pour un promeneur ou un commensal qui se pique d'arriver toujours trop tôt ou trop tard là où il est attendu – « Quand je vais au Prater tout le monde en revient. J'arrive trop tard partout » ⁶³. Nulle concession non plus pour ces « belles » qui, à midi, vont au parc « examiner ceux qui y descendent de voiture, comme c'est l'usage » ⁶⁴. La mode ne saurait étendre son empire sur le prince. Elle pâtit continûment de son ironie, de la dénonciation des ridicules, à l'instar de ces nobles vêtus en cochers, qui conduisent leur propre voiture à Marly :

Il fut encore emporté bien loin par la cohue. Et rencontrant quelques jeunes seigneurs qui se promenaient dans ce déshabillé à la mode depuis deux ou trois ans, qu'on appelle des polissons, il les prit pour ce qu'ils voulaient paraître ⁶⁵.

La vogue des cabriolets et le changement répété des toilettes ne recueillent pas non plus les suffrages du prince, qui adopte inconditionnellement un frac noir, quitte à déroger à la distinction vestimentaire des classes sociales qu'il appelle pourtant de ses vœux :

Je n'ai jamais aimé perdre mon temps à Paris, à faire toutes ces toilettes différentes depuis celle du cabriolet où je n'ai jamais donné. [...] en entrant dans mon hôtel [...], le prince de Nassau qui me voit, me propose d'aller dans son cabriolet voir mes meilleures connaissances en hommes, femmes et filles. Je lui dis, *je parie que vous allez me verser, moi qui vient de faire 2 000 lieues, sans que cela me soit arrivé.*

⁶⁰ *FHMV*, t. 1, p. 193.

⁶¹ *FHMV*, t. 1, p. 91 ; voir également un second récit de ce même épisode, p. 393 ; *OR*, vol. 2, p. 324 (*Lettres de Fédor à Alphonsine*).

⁶² *Lettres de Fédor à Alphonsine*, dans *OR*, t. 2, p. 324.

⁶³ *FHMV*, t. 1, p. 226.

⁶⁴ *Lettres de Fédor à Alphonsine*, dans *OR*, t. 2, p. 344.

⁶⁵ *L'Anglais à Paris*, dans *OR*, t. 2, p. 36 et n. 1.

Je n'aime pas ce genre de voiture. J'y monte pourtant : et un quart d'heure après, m'arrive ce que je craignais ⁶⁶.

À propos de frac dont je parlais tout à l'heure, il n'y avait guère que moi qui en eût, il y a 30 ans à Vienne. [...] Comment aurait-on de la considération pour les noms, les rangs, les classes, et les supérieurs dans le service ? Jusqu'au cordonnier, chacun est mis de même. Frac, bas noirs, souliers en pantoufles... on dirait un enterrement ⁶⁷.

Les deux pans de l'œuvre, étroitement liés, sacrifient ainsi à la même prise de distance critique vis-à-vis de la mobilité, comprise dans son sens large, depuis le jugement porté aux véhicules jusqu'aux usages sociaux qui les accompagnent, depuis la dénonciation de l'état calamiteux des voies jusqu'aux projets d'embellissements urbains. Est-ce innocemment que Ligne glisse dans les *Confessions ou Indiscrétions de mes amis* une allusion à l'état déplorable des chemins et à l'absence de trottoirs autour de la Place Louis xv ?

[...] le désespoir dans le cœur, le dépit d'être trompé, le mettent en voyage dans Paris, à cette heure maudite d'un cruel hiver, pour aller, sans voiture, fouiller dans sa cassette, au bout du faubourg Saint-Germain. [...] Il se lève avec fureur, et de la rue Saint-Florentin où cette terrible scène se passa, il court, pataugeant dans la boue de la place de Louis 15 cacher chez lui, son ignominie, et son malheur ⁶⁸.

L'on trouvera, dans les *Contes immoraux*, semblable dénonciation des difficultés à circuler dans Paris par gros temps et des allusions aux « tas de sable qu'on met à côté des chemins publics pour les raccommoder » ⁶⁹. Mais, l'allusion à la Place Louis xv renvoie plus sûrement à la tragédie qui se produisit, le 29 mai 1770, lors des fêtes célébrées à l'occasion du mariage du dauphin avec Marie-Antoinette, où le prince manqua de laisser la vie :

J'ai manqué de périr à cette place de Louis xv le jour que l'adorable reine commença son heureuse et malheureuse carrière. Pressé par la foule qui voulait éviter le seul carrosse qu'il y eut dans cette bagarre, celui de M^{me} de Langeau dans la rue de la Franche-Morue, je demeurai en équilibre sur un pied sur une borne, jusqu'à ce que n'en pouvant plus, je me jetai comme à la nage sur les têtes. Elles me portèrent ainsi, jusqu'à ce que ceux qui étaient étouffés, me firent, en tombant, une petite place.

Le lendemain j'allai voir 5 ou 600 de ces étouffés et écrasés, couchés dans le cimetière de la Madeleine ⁷⁰.

Elle donne également un sens nouveau aux observations du *Mémoire sur Paris* dans lequel Ligne souhaite bâtir la place et y loger la Comédie-Italienne ⁷¹. Cette absence de trottoirs dans les rues de la capitale française choque le prince qui, lors

⁶⁶ *FHMV*, t. 1, p. 244.

⁶⁷ *FHMV*, t. 1, p. 327 et 392 ; voir également p. 66 et 163 ; sur la distinction des classes sociales en fonction des véhicules, voir l'un des *Écartés*, dans *MMLS*, t. 29, 1807, p. 104 ; et *MÉ*, p. 754 (n° 1134).

⁶⁸ *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 141-142.

⁶⁹ *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 266 ; voir également p. 234-235 : « Il fait un temps abominable, et vous allez au bout de la ville à pied : car vous autres gens à bonnes fortunes, vous renvoyez vos carrosses ».

⁷⁰ *FHMV*, t. 1, p. 229-230.

⁷¹ *Mémoire sur Paris*, dans *MMLS*, t. 10, p. 243.

de son voyage en Angleterre, s'est enthousiasmé pour le modèle londonien, au point d'appeler désormais de ses vœux une réforme profonde de l'environnement parisien, qui mettrait fin à son « indignité », à sa « saleté », « à l'étroit et à la boue de ses rues » pour faire place à des promenades illuminées :

Londres m'a encore plus surpris que *Venise*. Je pouvois m'imaginer une Ville au milieu de la Mer. Il n'y a qu'à penser à une inondation qui fait des Canaux de toutes les rues, et on aura l'idée de *Venise*. Mais des trottoirs larges et commodes, des boutiques superbes, une propreté inouïe partout, des promenades illuminées, où il y a des Concerts et des jeux, et point de surveillans, des jardins superbes, une Rivière qui ajoute à tout cela une variété et mille Spectacles différens, tout ce que l'on pourroit s'imaginer pour la fête la mieux entendue, se trouvent tous les jours en quatre ou cinq endroits à Londres. L'indifférence, l'air de liberté et de magnificence, des phaétons élégans, toute une Ville au grand trot, des chevaux, et des filles charmantes, du fruit excellent... il n'y a pas une seule raison pour s'y pendre ⁷².

À sa façon, Ligne renoue pourtant avec la gravité des propos et les observations sévères de voyageurs anglais qui, tel John Moore, dénonçaient onze ans encore après l'événement, l'inertie des pouvoirs publics et l'indifférence du gouvernement pour le sort « de la classe des bourgeois » et du peuple qui se risquent sur la voie publique :

Paris, au contraire, est irrégulièrement & mesquinement éclairé, &, à l'exception du pont-neuf, du pont-royal & des quais qui se trouvent dans l'intervalle, on n'y rencontre nuls trottoirs ; de sorte que les malheureux piétons sont obligés de se traîner le moins mal qu'il leur est possible, en se réfugiant derrière les piliers ou dans les boutiques qui se présentent sur leur route, pour éviter d'être écrasés par les voitures, qui, s'approchant aussi près des maisons que les cochers le jugent à propos, les poussent devant eux à-peu-près comme le chaume est chassé par le vent ⁷³.

Dans le *Règne du grand Selrahcengil*, Ligne avait pareillement insisté sur le rôle du souverain dans l'entretien des chemins et la prise en charge des ouvrages publics ⁷⁴. Face aux critiques de plus en plus récurrentes qui accompagnent la multiplication des voitures dans les agglomérations urbaines, il n'hésite toutefois pas à en soutenir l'usage en soulignant les paradoxes de leurs détracteurs :

Celui qui, faute de courage pour aller à l'Armée, de forces pour labourer, d'industrie pour travailler, se dit : je me fais homme d'esprit ; est souvent logé dans un galetas, dont les vitres tremblent à chaque carrosse qui conduit au Spectacle ou à souper. Pourquoi, s'écrie-t-il, tous les hommes ne vont-ils pas à pied ? pourquoi y en a-t-il d'assez bas pour ouvrir la portière à un autre ? et d'assez cruels pour fouetter des animaux, créés aussi pour vivre et mourir en liberté ? Eh ! mon ami, descendez de votre grenier. Voici cinquante Ducats que votre Libraire vous apporte. Il fait mauvais temps ; vous faites venir un Fiacre, et vous faites très bien d'aller admirer sur la Scene du Théâtre allemand quelque chef-d'œuvre de *Kotzebue* ⁷⁵.

⁷² *Mes écarts*, dans *MMLS*, t. 12, 1796, p. 300-301 ; et *MÉ*, p. 493 (n° 267 et 268).

⁷³ J. MOORE, *Lettres d'un voyageur anglais sur la France, la Suisse et l'Allemagne*, Genève, Isaac Bardin, 1781, t. 1, p. 27-28.

⁷⁴ *Règne du grand Selrahcengil*, dans *MMLS*, t. 23, 1801, p. 11 ; et *CP*, p. 89.

⁷⁵ *Mes écarts*, dans *MMLS*, t. 13, 1^{re} partie, 1796, p. 250-241 ; et *MÉ*, p. 571 (n° 475).

Ce dernier passage offre vraisemblablement un écho à la longue critique sociale et politique élaborée par le philosophe Delisle de Sales dans sa *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes*, qui préconisait une limitation des véhicules dans la ville en proposant de restreindre ce privilège à quelques catégories de personnes, dont les « hommes de lettres », catégorie à laquelle il appartenait lui-même ⁷⁶...

Critique envers la mode, observateur judicieux des mœurs de ses contemporains, le prince n'éprouve cependant pas le dégoût du blasé. Il reste fondamentalement curieux des innovations liées aux modes de transport qu'offre son époque. Il se rend aux démonstrations, se passionne pour des expérimentations diverses, avec un mélange d'inquiétude et d'attrait. Dans les années 1780, il assiste à une ascension en ballon, manquée, de Jean-Pierre Blanchard. Le 19 janvier 1784, on retrouve Ligne à Lyon, lors de l'envol de la montgolfière *La Flesselle*, qu'il avait soutenue par souscription, ce qui valut à son fils aîné de l'expérimenter en aéronaute ⁷⁷ :

Hélas ! C'est à notre voyage de Lion pour voir le plus grand ballon, le second, mais le premier par le nombre et l'importance des embarqués dans la nacelle, que mon cœur eut bien à souffrir. Charles avait donné cent louis, et sa parole. Les cent louis ne m'auraient rien fait, mais comment revenir sur le reste ? [...] Quelle peine n'éprouvais-je pas, quand malheureusement au bout de 7 ou 8 expériences, la diable de machine s'éleva, et dans une minute, ne me paraît plus que de la grosseur d'une pleine lune ! Regarder, m'alarmer, me réjouir ne fut que l'affaire d'un quart d'heure. De ce ballon monstre, moitié descendant, moitié tombant, je vis sortir mon cher Charles noir comme un charbonnier, mais encore plus porté aux nues, moralement que physiquement, car il fut chanté, célébré, applaudi au spectacle et partout ⁷⁸.

Les « fantaisies » militaires et tactiques de Ligne ajoutent encore à la diversité des transports, des pages où la mobilité utopique et la polyvalence des troupiers décloisonneraient les rôles étroits des corps d'armées pour leur assurer efficacité et victoire :

Je me plaindrois à les faire attaquer par notre Armée de campagne, et à faire manœuvrer toutes les Troupes, de manière à n'en craindre aucune dans le monde entier. L'Armée nageroit comme les poissons. L'Infanterie grimperoit sur les arbres, monteroit en croupe, seroit à pied et à cheval ⁷⁹.

⁷⁶ Jean-Baptiste-Claude DELISLE DE SALES, *Lettre de Brutus sur les chars anciens et modernes*, Londres, s. n. d'éd., 1771. Voir Pierre MALANDAIN, *Delisle de Sales : philosophe de la nature (1741-1816)*, Oxford, Voltaire Foundation (coll. « Studies on Voltaire and the Eighteenth Century »), 1982, n° 203, p. 119-150.

⁷⁷ *FHMV*, t. 1, p. 208 ; ce vol est évoqué également dans les *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 216. La tentative de Blanchard est mentionnée dans les *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 112-113. Sur les premières expériences en ballon, voir le numéro thématique dirigé par Michel DELON et Jean-Marie GOULEMOT, *Ballons et regards d'en haut, Cahiers de Littérature française*, 2007, n° 5.

⁷⁸ *FHMV*, t. 1, p. 208.

⁷⁹ *Mémoire sur la Pologne*, dans *MMLS*, t. 21, p. 341 ; et *ÉS*, p. 334. Dans le cadre de cet article, l'analyse systématique du vaste corpus d'écrits militaires de Ligne n'a pu être réalisée ; celle-ci permettrait de préciser les conceptions du prince en matière de mobilité militaire, et sans doute d'éclairer une période de transition en la matière.

On verse ! L'érotisme du carrosse littéraire

Une divergence notable oppose toutefois les *Fragments de l'histoire de ma vie*, les traités militaires et les œuvres romanesques sur la signification des véhicules. Ressenties dans le témoignage du prince comme une source de péril, qui découle de la vitesse alliée au hasard, ou de l'état des voies conjugué aux fragilités techniques des véhicules, les voitures sont comprises dans un champ sémantique qui ne se départit presque jamais de l'idée du danger. La mort rôde à chaque page où le prince s'exprime sur ses voyages, ses marches, ses courses ou ses nages. Cette omniprésence culmine avec l'horreur de faits divers qui voient s'amonceler les cadavres. En 1809, le séjour du prince à Pest est obscurci par la vue, derrière chez lui, d'un « chariot de 50 cadavres de soldats tout nus » qui vient de « casser » et déverse les corps « au milieu de la rue » tandis qu'une trentaine d'autres corps décharnés attendent, sur les berges du Danube, d'être enterrés⁸⁰. Le tragique accident des fêtes de mai 1770, à l'occasion du mariage du dauphin, provoque toutefois un commentaire décalé qui fait évoluer le souvenir, de l'empathie vers la dérision :

Le lendemain j'allai voir 5 ou 600 de ces étouffés et écrasés, couchés dans le cimetière de la Madeleine. Il arrive souvent que par un contraste extraordinaire, le rire échappe, au milieu de la plus grande tristesse, ou du plus horrible des spectacles. C'est ce qui m'arriva, lorsque je vis un beau Mr de Lion [...] qui vient demander à un commissaire, si son oncle n'était pas là. [...] Ce Monsieur qui espérait hériter apparemment, tournait et retournait les cadavres, trouvait les physionomies dérangées, disait-il ; et nous dit, comme s'il avait cherché quelqu'un à l'Opéra *Il n'y est pas*. Cela me fit encore rire, si bien que lorsque le commissaire me remarqua. Il me dit, *cherchez vous aussi quelqu'un, Monsieur*. Je ne pus m'empêcher de lui répondre que je n'étais pas un connaisseur, mais seulement un amateur. Les Français étaient en tout si comiques dans ce temps-là, qu'on ne doit pas s'étonner si même dans les scènes les plus tragiques d'alors, il y avait le mot pour rire⁸¹.

Cette façon de relativiser le tragique des situations ou de conjurer le sort, aussi tranchée soit-elle, n'est pas unique dans l'écriture du prince. À y regarder de près, chaque peinture des dangers attachés à la mobilité produit un double effet : une dramatisation consciente de l'événement et du hasard qui se résout dans une inflexion du portrait de Ligne dont la témérité et la résolution ne laissent en définitive guère d'emprise sur son existence aux manœuvres du destin.

On m'apprenait à n'avoir peur de rien. Je tombai une fois du wüerst, entre les roues, et presque sous les pieds des chevaux : et je n'en eus ni crainte, ni mal⁸².

Outre les trois ou quatre chutes de cheval où je restai sans connaissances, presque mort sur mes reins que je crus cassés, j'en fis une en voiture près de la machine de Marly où je roulai jusqu'à la Seine. Trois laquais derrière ma berline, où je tombai sur le corps de madame de Nieukerke, la plus belle femme de Paris, dans ce temps-là, et presque du monde, sont morts.

[...] le prince de Dietrichstein qui sauta dans le royaume de Naples de sa voiture, parce que ses chevaux avaient le mors aux dents : et j'en fis autant, entre Strasbourg

⁸⁰ *FHMV*, t. 1, p. 341.

⁸¹ *FHMV*, t. 1, p. 230.

⁸² *FHMV*, t. 1, p. 51.

et Lunéville, parce que mon postillon étant descendu mal à propos, mes chevaux s'en allaient au diable.

Je connaissais la poste pleine de précipices. Au grand galop dans une descente, ils m'y conduisaient. Je m'élançai malheureusement sur un de ces tas de pierres qui sont sur les chaussées ; je me fendis la tête à la même place que Dietrichstein et de même l'on me crut mort, pendant quelque temps. [...]

J'ai été noyé deux fois dans mon étang de Moritzbourg [...]. Un de ces messieurs qui savait nager se jeta après moi et me tira du fond de l'eau où j'étais près de suffoquer. Je fus bien du temps à reprendre connaissance, et rendre toute l'eau que j'avais prise.

Une autre fois, [...] en Hongrie, [...] me voilà au fond de la rivière.

La peur, la douleur de la suffocation me fait par hasard, je ne sais comment, en me débattant contre la mort apparemment, donner du pied contre le gravier, de manière à me faire revenir sur l'eau. Le prince de Nassau [...] me tend une rame que j'ai assez de présence d'esprit et de force encore pour saisir, et je suis rendu à la vie, et à la société très désappointée de ma triste aventure.

Je donnai encore une course de traîneaux très risquée sur le canal, où il y avait déjà un pied d'eau sur la glace qui était en plein dégel. Quoique couverts d'eau nous-mêmes, par les pieds de nos chevaux au grand galop, le plaisir d'avoir entre les rênes, ou plutôt entre nos bras, l'objet que nous aimions, nous faisait passer sur les dangers et les inconvénients. [...]

Un jour, car c'était si bien le jour que le soleil fut cause de l'accident, à une course de pousse-culs [...] guidés d'une vitesse énorme par des patineurs, j'en choquai un autre, ou plutôt le visage d'un particulier qui y était : et le mien fut tellement brisé que mon nez, un œil, presque une oreille et tout mon côté droit furent tellement déplacés que je n'avais plus la forme humaine : j'étais sans connaissance et tout en sang. On craignait le contrecoup. Mes chairs reprennent aisément, on en fut quitte pour la peur. Mais je fus six semaines sans pouvoir sortir⁸³.

Dans les œuvres romanesques, cette ambivalence se noue dans une association étroite d'*éros* et *thanatos*. Le carrosse y devient, en effet, synonyme d'intimité, non pas seulement au sens d'un espace clos et retiré, mais parfois aussi au sens fort de l'équivalent matériel (*voiture*) d'une intimité corporelle (*sein*). Les trajets et les distances règlent ou reportent les étreintes. Ils matérialisent leur temporalité et orchestrent ainsi les plaisirs non conventionnels de l'amour et de l'inattendu :

Il faisait bien mauvais temps pour renvoyer sa voiture. Il pleuvait à verse. Roxelane avait la sienne. Aurait-elle pu déceimment laisser dans la rue, à toutes les injures de l'air, un homme qu'on recueillait jadis dans son sein ? Elle le recueillit dans son carrosse. Cela est clair. Cleon lui parla du temps passé, en riant. Cela est clair. [...] Quels transports ! quelle folie ! quel plaisir ! Mais qu'il fut court. Les distances de cette ville sont si rapprochées..... On convint, à cause de cela, que puisque c'était la seule façon de se voir, on supprimerait, la première fois, les caresses, et ces charmants préliminaires des gens qui ont du temps à eux⁸⁴.

⁸³ *FHMV*, t. 1, p. 61-63, voir également p. 97-98 (course poursuite et empalement sur un clou), 157 (accident de voiture sur le Geyersberg), 257 (accident en *wurst*) et 424 (accident en bac).

⁸⁴ *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 106-107.

La peur de faire du chemin l'un vis-à-vis de l'autre, nous en fit tant faire dans la montagne qu'en rentrant à la maison, nous allâmes nous coucher bien fatigués⁸⁵.

Le véhicule joue désormais un rôle de médiateur dans une relation où l'amour paraît « dénaturalisé » parce que « le hasard se naturalise comme moyen d'exprimer l'amour ». Si le carrosse est une ressource propice à cette fin, c'est précisément parce qu'il renvoie au « carrosse réel des rues boueuses de Paris » auquel est liée l'idée d'incident, d'aléas, et d'accident⁸⁶. Le prince en est pleinement conscient :

Un des beaux tems de l'amour, est celui où l'on en a sans le savoir ; c'est celui où l'on dit : *lui et elle*, en parlant de ce qu'on aime : comme si tout le monde étoit obligé d'y penser ainsi. Le hasard qui contrarie souvent les anciennes amours, se plaît à en favoriser de nouvelles. Dans les commencemens, on se rencontre toujours. Je ne sais comment cela se fait, des parens, des voyages, des aventures, des voitures cassées... Je l'ai vû cent fois. On se croit bien loin, et l'on est ensemble⁸⁷.

Le hasard lui procure des rapprochements, comme, par exemple, en voiture, où nous sommes souvent huit sur les genoux les uns des autres. Il paraît que c'est là la borne de ses désirs⁸⁸.

La motricité incarne dès lors une force qui s'empare, corps et âme, de l'individu et qui métamorphose l'accident en plaisir :

Dirai-je tout ce qui se passa cette dernière nuit ? Les baisers, les transports... [...] La belle, la superbe Roxelane [...] l'habilla, lui mit ses bottes et le fit porter ainsi dans une calèche légère, qui l'enleva, comme un trait, jusqu'au village où son équipage l'attendait [...]. Elle ne tenait pas aux départs. Une force motrice, un agent précieux pour les présents, dangereux pour les absents, dirigeait sa marche qui dirigeait l'occasion qui dirigeait sa tête, son cœur &c.⁸⁹.

Et lorsque la fille lui demandait, *où irons-nous le chercher, ce soir, ma chère maman, pour le ramener chez lui, après souper, et nous promener peut-être un peu ensuite, dans notre voiture à deux, où nous somme si bien à trois ? Partout où il sera, chère Sophie*, répondait la bonne mère. C'est ainsi qu'un soir, peu maître des transports de la volupté la plus vive, Zenon partageant ceux de la charmante Sophie, en régla si mal la portée qu'une glace se cassa : et que la mère demanda : *Cher Zenon, vous êtes-vous fait mal ? Bien au contraire*, répondit-il, *je vous assure*⁹⁰.

Funestes, les véhicules versent sans cesse, mais le basculement de la voiture signifie avant tout le signe du basculement moral et la concrétisation d'échanges charnels, sur fond d'aveuglements.

Elle courut, deux fois qu'elle s'y livra, les plus grands risques ; un jour nous sortons ensemble de la ville, pour nous promener pastoralement et tendrement à la campagne. Nous versons. Dans le moment qu'elle veut sortir par une des glaces cassées, une levrette qu'elle reconnaît pour être celle de son mari, vient y fourrer son nez pour la caresser ; je me cache, et reste versé. Mais elle tremblante s'élançait hors

⁸⁵ *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 287.

⁸⁶ C. MEINER, *op. cit.*, p. 90.

⁸⁷ *Mémoire pour mon cœur accusé*, dans *MMLS*, t. 10, p. 218 ; et *CP*, p. 43.

⁸⁸ *Réponse à la question du jeu qui porte ce nom*, dans *OR*, t. 2, p. 230.

⁸⁹ *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 104-105.

⁹⁰ *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 111.

de la portière, tombe dans un de ces tas de sable qu'on met à côté des chemins publics pour les raccommoder. Son mari, obligeant ou curieux, s'approche pour la ramasser. Elle lui en jette une poignée dans les yeux, et saute dans le chemin couvert ; car nous étions encore sur le glacis. L'époux aveuglé des yeux du corps, autant que de ceux de l'esprit, la perd de vue, et n'a rien de plus pressé que de me raconter en entrant chez moi, où je m'étais encouru bien vite, ce qui venait de lui arriver ⁹¹.

Les *transports* se réduisent alors à leur stricte signification métaphorique. Le verbe *verser* se charge d'une connotation sexuelle explicite et les dégâts engendrés par les coups d'éclats transforment ce qui désignait auparavant la mauvaise fortune du passager en aubaine pour l'amant :

On n'avancait pas. Les nuits étaient longues. Que faire en voiture, lorsqu'on ne dort pas ? Azemir, Zulema s'embrassaient, polissonnaient ; une grande pelisse favorisait leurs jeux qu'on n'appelle pas innocents, je ne sais pourquoi. Une fois même il échappa un cri de plaisir, et d'amour à Zuléma, assez fort pour que son mari se réveillât. *Ah ! diable*, dit-il, *qu'est-ce que c'est... ?* Rien, dit Azemir. *On verse. Mais non*, dit le mari, en se rendormant. *C'est passé*, ajouta Zulema : et le voyage, continua ainsi très heureusement jusqu'à Paris.

[...] La somme du *plaisir* heureusement emportait celle des soucis. Azémir connaissait Zulema, il savait qu'elle n'était jamais naturelle : le seul moment où elle ne jouait pas, c'est le moment semblable à celui qui fit dire en voiture à Azemir, *on verse* ⁹².

En jouant sur les rythmes de la montée en voiture et des préliminaires amoureux, Ligne multiplie les allusions grivoises, ironise et accentue l'explicité, quitte à sacrifier à la trivialité du roman libertin.

Holà Hé cocher, menez-nous faire un tour de promenade sur le D... va doucement, modère la vivacité de tes chevaux. La portière s'ouvre, la belle entre, son amoureux aussi comme bien vous pensez. Les glaces se tirent. Les jupes se lèvent, je dis les jupes, car mon ami en avait aussi, puisqu'il était déguisé en femme. On se met à son aise. À la lueur de la lune, la dame étale mille beautés ravissantes. Elle ouvre les cuisses, prépare elle-même l'entrée du paradis. On s'ajuste comme on peut. L... heureux se met à genoux, prend ses dimensions, sa bouche est déjà collée sur celle de son adorable Anglaise. *Plus bas madame*, lui dit-il encore, *plus bas, j'y suis actuellement.* – *Dieu, quels plaisirs ! quels ravissements ! Oui je le vois, je vous fais du plaisir, vos yeux se tournent. Vous me serrez davantage ; m'aimez-vous ah... ah... ah... L... je vous... je vous... vous... aime. En pouvez-vous douter ? C'est moi... c'est... ah... ah... je meurs... quelle volupté... Baise-moi encore mon cher... [...]*

Les écluses de sa souveraine félicité ayant été lâchées à peu près dans le même temps, il se fit une inondation considérable. On n'eût su dire s'ils allaient en gondole ou bien en carrosse. Mais leurs réservoirs du plaisir n'étant pas épuisés, ils en avaient trop eu pour ne pas recommencer.

[...] *Ah ! le maudit fiacre*, dit-il, *sans lui... quel cahot ! Qu'il est rude et désobligeant ! ah pourtant malgré tout cela, grâce à Dieu ; m'y voilà encore une fois [...].* Revenus de leur enthousiasme amoureux : car il faut que tout finisse dans

⁹¹ *Contes immoraux*, dans *OR*, t. 1, p. 266.

⁹² *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 128-129.

ce monde, le fiacre ayant en même temps achevé son tour ; ils en descendirent et rentrèrent au bal avec assez de désordre ⁹³.

De l'objet matériel à la « scène de carrosse », le véhicule est ainsi devenu, au fil de l'écriture le signe d'une nouvelle convention ou d'un *topos* original. Explorer la dimension érotique du carrosse romanesque ne doit cependant pas conduire à creuser les écarts et à isoler le témoignage de la fiction. Les tournures impersonnelles – « on part », « on mène », « on va », « on verse », « on quitte », « on se promène », « on va voir », « on navigue », « on vole »... sans cesse chez Ligne – jalonnent son écriture et fonctionnent comme de constantes injonctions assénées au lecteur. Elles insistent à la fois sur la dépendance étroite de l'homme à son environnement mais le convient surtout à réfléchir à la « contingence » du monde moderne, soit à explorer ce « sentiment général que l'homme est jeté au monde sans nécessité ». Ce « désenchantement », comme l'écrit Meiner, offre aux écrivains, contemporains du prince, « une nouvelle liberté d'exploration de pensées et de sentiments » qui leur permet d'inscrire « le hasard, l'imprévu, l'incident ou les aléas de la vie moderne dans la littérature ». Les voitures hippomobiles – et, plus largement chez Ligne, tous les modes de transport qui manifestent la mobilité – fonctionnent comme « médiateurs entre l'homme et son monde ». S'ils le font au travers d'une « multitude de thèmes » – ici la fuite, l'accouplement, la conversation, l'ostentation sociale, l'intimité... –, « ce qui subsume tous ces thèmes est l'idée de hasard » ⁹⁴. La voiture comporte une fonction relationnelle évidente qui favorise la confrontation « d'un "ceci (matériel)" avec un "cela (spirituel)", une mise en relation entre l'extérieur (le corps, la nature, la sociabilité, la technologie, l'autre) et l'intérieur (méditation, désir, pensée, volonté) » ⁹⁵. Bien au-delà de sa concrétisation dans le seul objet du carrosse, la mobilité endosse ainsi des fonctions génériques, symboliques et narratives au point de revêtir la dimension d'une *interface* :

[...] la contingence des relations établies par le carrosse littéraire souffre d'une certaine imprécision d'intelligibilité qui cependant est compensée par la prégnance des thèmes que ces relations intègrent, par exemple ceux de l'amour, de la hiérarchie sociale ou de la nature. Le carrosse intègre des éléments (homme-monde, femme-homme, etc.) autour d'un thème (amour, conversation, nature, fuite), mais cette intégration est toujours conçue, comme fortuite, accidentelle et inattendue. Ainsi, le carrosse intègre sujet et objet dans une relation amoureuse, psychologique ou politique, selon le cas, mais toujours fortuite, inscrite dans la thématique fondamentale du manque de nécessité de la rencontre, des sentiments, du voyage ou de l'amour. C'est là que se joignent contingence et thème concret : le thème soutenant tous les autres thèmes, le thème constitutif, est bien celui du hasard.

La fiction n'est cependant pas la seule à déplorer une condition et à explorer à travers elle les nouvelles possibilités de « découvertes géographiques, sociales et psychologiques » ⁹⁶. La mobilité littéraire, qui s'incarne aussi dans les ego-documents,

⁹³ *L'Anglaise à Mons*, dans *OR*, t. 1, p. 341-343.

⁹⁴ C. MEINER, *op. cit.*, p. 9.

⁹⁵ C. MEINER, *op. cit.*, p. 77.

⁹⁶ C. MEINER, *op. cit.*, p. 9-10 et 47.

interroge de façon originale et plus surprenante encore « le style, le genre et la situation de communication ». En marge des fragments de l'hortomane, l'écriture autobiographique du prince se révèle, à l'examen de la mobilité consignée dans ses pages, à nouveau marquée au coin du hasard et un peu plus creusée encore par l'idée de contingence. La mobilité représente à la fois la marque de la condition humaine et le symptôme de sa nature contradictoire :

Les Femmes, en revanche, ne jouent pas l'originalité comme les hommes ; car elles ne sont pas assez fortes. Il faut qu'ils se passent de dormir, de boire et de manger aux heures, où ils en ont le plus d'envie : qu'ils montent à cheval la nuit, quand il pleut ; qu'ils chassent et culbutent pendant le dégel ; qu'ils envoient des relais sur un chemin, où ils ne passeront pas ; qu'ils se gênent pour arriver, ou pour partir ; qu'ils se fassent toujours attendre, et jamais entendre ; qu'ils se fatiguent à pied, en grim pant les rochers ; qu'ils se chauffent pendant l'été, nagent pendant l'hiver ; aillent à la campagne pendant le Carnaval ; quittent un Spectacle, où tout le monde s'amuse ; se fassent des exagérations factices de plaisir ; adorent ou haïssent, se donnent tout ou se privent de tout [...] ⁹⁷.

Elle est aussi la condition *sine qua non* de l'écriture. Sur la palette de Ligne, le rose de l'aventure galante et du dérèglement des sens n'est jamais très éloigné des tonalités plus sombres, en clair-obscur, de la méditation solitaire. La main de l'auteur tombe quand le mouvement décroît, elle reste suspendue quand le calme fait place à l'effroi, au chaos ou aux cahots, à la vitesse et à l'emportement des passions.

Cette charmante cruelle incertitude dura deux mois. Le Ciel la fit cesser, et voulut que notre destinée se filât sans alarmes, et avec plus de prudence. Vous dire le doux plaisir de nos promenades solitaires dans les bois ; vous parler d'un arbre creux où nous nous sommes assis presque tous les jours : et que nous trouvions trop vaste ; vous parler de nos conversations pures, morales, instructives, vous peindre le calme de nos âmes : tout cela n'est pas en mon pouvoir ⁹⁸.

⁹⁷ *Suppléments à mes écarts*, dans *MMLS*, t. 20, p. 53 ; et *MÉ*, p. 670 (n° 766) ; voir également *MÉ*, p. 140 (n° 18).

⁹⁸ *Confessions ou Indiscrétions de mes amis*, dans *OR*, t. 1, p. 152-153.