

## La contrainte de vitesse comme instrument de non-perception

Dans notre étude<sup>1</sup>, nous allons nous occuper d'une catégorie à part des récits de voyage, résultat des voyages effectués dans des pays soumis à des régimes totalitaires, comme l'Union soviétique ou la Chine populaire<sup>2</sup>. Dans ces régimes, il apparaît un nouveau type du voyage. Son agent principal n'est plus le voyageur mais l'organisateur. Les régimes en question organisent des voyages pour des raisons de propagande politique (Gide 1989 : 5-30). Pour fasciner le voyageur occidental, ils se servent de diverses méthodes ; parmi celles-ci, la vitesse joue un rôle primordial. Dans ce qui suit, nous allons essayer de présenter comment la vitesse pouvait influencer le voyage et servir l'organisateur du voyage. Notre questionnement portera sur son double caractère : omniprésente, si l'on considère les cadres physiques du voyage, et, paradoxalement, pratiquement imperceptible pour le voyageur, de plus en plus perdu.

S'il va sans dire que les grands changements politiques modifient le centre d'intérêt des voyageurs, on doit aussi noter que le développement technique (surtout celui des moyens de transport) ouvre des nouveaux horizons. Il suffit de regarder l'exemple de la première révolution industrielle qui transforme globalement les manières du voyage. La durée du voyage diminue, les parties lointaines du monde deviennent accessibles (Czére et Nagy 1967 ; Mózes 1990). La deuxième révolution industrielle, du fait de l'invention de l'automobile et de l'avion, apporte une nouvelle perspective dans les rapports qui lient l'homme à l'espace. Ces moyens de transport vont, avec le développement du chemin de fer (notamment son extension à l'échelle mondiale), offrir une nouvelle perception du monde et provoquer une évolution importante dans le domaine des voyages (Gannier 2001). En règle générale, ce changement peut être relevé dans les récits de voyage du XX<sup>e</sup> siècle de deux manières. D'une part, la vitesse peut servir le voyageur dans le sens où celui-ci se rend plus vite à sa destination ou voyage plus confortablement ; d'autre part elle peut être avantageuse pour le pays de destination. Créant un trompe-l'œil particulier, elle peut désorienter le voyageur. Cette double nature de la vitesse est souvent exploitée par les régimes totalitaires du XX<sup>e</sup> siècle, dans le cadre des voyages organisés (Gide 1989 : 5-30)<sup>3</sup>. L'essentiel de ce système consiste à construire une illusion de la réalité pour cacher la vérité (Gide 1989). Son objectif est de présenter

---

<sup>1</sup> La présente étude, autant qu'une partie importante des recherches qui l'avaient précédée, a été réalisée dans le cadre d'une bourse accordée par le Programme d'Excellence National du gouvernement hongrois.

<sup>2</sup> L'idée d'organiser des voyages uniquement pour convaincre le voyageur occidental sur la supériorité du système est née en Union soviétique, mais plusieurs pays de régime totalitaire ont imité son exemple, et ont créé des voyages organisés. Parmi eux nous retrouvons la Chine populaire comme l'exemple plus connu, mais ce phénomène est présent dans plusieurs pays.

<sup>3</sup> Nous pouvons relever ces voyages organisés entre autres chez André Gide (*Voyage en U.R.S.S.* et *Retouche à mon retour de l'U.R.S.S.*), Henri Barbusse (*Russie*), Florence Halèvy (*Six jours en URSS*), Jules Roy (*Le voyage en Chine*).

tout au voyageur mais, en réalité, ne rien montrer. Afin d'être plus convaincant, on construit des établissements modèles ou établissements-vitrines qui ont la vocation de faire croire qu'il s'agit du plus commun des usages (Gide 1989). Le pays d'accueil garantit tout confort : véhicules modernes et confortables, logement impeccable, programme préparé en avance. Sauf que le voyageur n'a plus aucune liberté : tout est déterminé par une agence de voyages dirigée par le Parti<sup>4</sup>. En plus, le voyageur est conduit par un guide-interprète qui est en apparence un compagnon du voyageur, mais qui doit en vérité surveiller celui-ci. Tous ces efforts servent le système : ils sont censés donner une image idéale, montrer au voyageur et, par son biais, au public occidental que le régime fonctionne à merveille. Il s'agit donc là d'une pièce construite (Gide 1989) où vitesse et confort (ou bien, lenteur et confort) jouent un rôle important pour atteindre le succès.

Dans le contexte des voyages organisés, nous distinguons deux sortes de vitesse : la vitesse des transports ou du déplacement et la vitesse des visites. Le premier est le résultat du développement technique, la deuxième celui d'une capacité d'organisation parfaite. C'est-à-dire le résultat d'une bonne reconnaissance des circonstances, le choix approprié des programmes et leur placement à un emploi de temps. Comme nous l'avons déjà dit, après la deuxième révolution industrielle et grâce au développement technique qui la suit, le voyage change de nature. Le voyageur du vingtième siècle se déplace en train (qui est plus rapide que son prédécesseur du XIX<sup>e</sup> siècle) (Czére et Nagy 1967 : 119), en voiture ou de plus en plus souvent, en avion (Czére et Nagy 1967 : 157 ; Grant 2003). Il va de soi que la durée du trajet entre deux points diminue considérablement. Par contre, nous devons souligner que cela ne signifie pas que le voyageur du vingtième siècle voit plus. Même s'il se rend plus vite à divers endroits, le temps de percevoir pendant le voyage diminue (Czére et Nagy 1967 : 7). Au lieu d'un voyage « linéaire », nous devons parler d'un voyage « ponctuel ». C'est-à-dire que nous nous rendons d'un point à un autre sans nous arrêter pendant le trajet, sans possibilité d'interrompre le voyage. Ainsi, le changement entre deux lieux, deux pays, deux cultures est beaucoup plus frappant. Avant, le voyageur qui se déplaçait à pied ou à cheval (au pire, en bateau à vapeur) pouvait suivre la transformation du paysage et de la culture. Il avait du temps pour s'accommoder et « digérer ». Il pouvait s'arrêter, modifier son itinéraire à sa volonté. Il pouvait ne pas avoir de plan précis à suivre ou d'horaire auquel s'adapter. À partir du XX<sup>e</sup> siècle, les moyens de transport destinés au déplacement du grand nombre apparaissent (Czére et Nagy). Pour qu'ils puissent servir les voyageurs, ils circulent selon les horaires fixes, ce qui oblige le voyageur de planifier son voyage. Avant, le voyageur marchait pendant toute la journée, et quand la nuit tombait, il s'arrêtait (Antalffy 1975). Par contre, au XX<sup>e</sup> siècle, aucun moyen de transport ne s'arrête pour la nuit, le voyageur passe donc une partie importante du trajet en dormant. En plus, le voyageur est physiquement séparé du

<sup>4</sup> Suivant le modèle soviétique, il n'y avait qu'une seule agence de voyages, l'*Intourist*, créé en 1929 pour organiser des voyages. L'*Intourist* était un organe gouvernemental dont la fonction était de choisir, inviter et surveiller le voyageur de l'ouest. Sans permission de l'*Intourist*, il n'était pas possible d'entrer en URSS (Halévy 1998 :8-9). Son équivalent existait aussi en Chine.

pays qu'il traverse. C'est-à-dire, il ne le voit plus qu'à travers d'une vitre, il est éloigné de la nature et des gens, il ne peut plus les contacter.

L'avion, dont l'usage va croissant (Wissmann 1964 ; Grant 2003), au début surtout pour fasciner le voyageur, change radicalement les perspectives : le voyageur ne voit plus le paysage que de très loin, du haut, comme une sorte de carte (Gannier 2001). Ce paysage lointain, aperçu en miniature, peut être semblable, voire identique dans plusieurs pays, enlevant ainsi à la perception du paysage son rôle de marqueur (Gannier 2001 : 106). Un exemple de Jules Roy, qui a voyagé en Chine aux années 1960, illustre bien ce phénomène : « En me séparant des contacts permanents et en m'élevant, l'avion me rassérénait. Du haut du ciel la Chine devenait un continent comme les autres. Elle n'effrayait plus. » (Roy 1965 : 161) Nous en trouvons un autre exemple chez Henri Barbusse (aux années 1930) :

Mais lorsque l'avion nous a tirés en l'air, et s'est mis à dessiner en cercle, [...] les hommes de la terre sont devenus des traînées de points, les fleuves ont pris leur forme linéaire du fleuve, et les énormes chalands ne paraissaient plus que des hannetons qui nageaient, et bientôt, on ne les aperçut plus guère qu'à leur sillage triangulaire mille fois plus volumineux qu'eux (Barbusse 1930 : 75).

Il paraît que, du fait du développement technique, la perception du voyageur perd de sa profondeur, l'observation devient plus superficielle. Nous n'observons plus, mais nous jetons des coups d'œil (Gannier 2001). Cette superficialité est toujours salutaire pour l'organisateur du voyage car elle empêche le voyageur de voir les détails. Il se créera une image obscure ou confuse. Malgré tout, dans l'ensemble, l'avion fascine le voyageur : il illustre que la technique dans le pays est si développée que l'avion n'est plus inaccessible. Et cette fascination est en général plus forte que la déception à cause de l'opacité du paysage. Même si le voyageur se rend compte que la vitesse des transports modernes voile le paysage, il retient plutôt l'effet fascinant et le confort de (sur)voler ou de rouler. Aujourd'hui il n'est point exceptionnel de voyager en train ou en avion ; mais, à l'époque, surtout dans des pays moins développés, cela n'était pas évident du tout :

Une jeune fille qui s'y tient accrochée un pied et par une main, interpelle en riant notre chauffeur [...] Elle allonge un bras, une secousse l'ébranle, la décroche presque du tramway ; et nous la dépassons. Je n'ai pas compris. « Que s'est-il passé ? » « Ha, ha, rit notre jeune athlète. Et il explique à notre guide que le peuple de Leningrad s'intéresse beaucoup trop aux automobiles. Pour avoir la paix, il a pris le parti de faire passer un courant électrique dans toutes les parties métalliques de sa voiture. La jeune fille a voulu toucher la poignée et elle a reçu une secousse, voilà tout (Halévy 1998 : 96).

Les voyageurs occidentaux prenaient la voiture ou l'avion tandis que le peuple allait à pied ou utilisait des chariots. Dans les grandes villes, comme à Moscou, on prenait les transports en commun, mais on ne disposait pas de voiture et, surtout, on n'avait pas de moyen de prendre l'avion. Ces deux derniers étant considérés comme un luxe pour les gens du commun, le régime pense gagner ainsi la faveur du voyageur (Gide 1989).

Avec la montée en importance des moyens de transport en commun, le voyage devient comme réglé : le train et l'avion partent selon des horaires fixes, ils arrivent (plus ou moins) à l'heure prévue, suivent un itinéraire précis et, surtout, interchangeable. Le voyageur doit donc s'adapter. Tout cela diminue considérablement le rôle du hasard dans l'exécution du voyage : le nombre des rencontres fortuites diminue, on n'a plus de possibilité de choisir un itinéraire à volonté ou suggéré par l'évolution intérieure du voyage (comme c'était encore le cas au 19<sup>e</sup> siècle) (Gannier 2001). Cette régularité profite aussi à l'organisateur du voyage car les horaires peuvent donner prétexte pour précipiter : pour ne pas rater le train ou l'avion, il faut toujours être à l'heure, il faut se dépêcher. Et lorsqu'on se dépêche, on n'a pas le temps pour observer.

À titre de service extraordinaire, l'organisateur met à la disposition du voyageur une voiture avec chauffeur. Nous pourrions croire que cela illustre sa générosité, mais en réalité cette méthode sert aussi à tromper le voyageur : le chauffeur suit un itinéraire choisi en avance, il peut éviter certains endroits des villes ou du pays parcourus. Souvent, la vitesse devient un instrument de manipulation du voyageur : en ville, le chauffeur roule vite, parfois même dangereusement. Ainsi le voyageur, qui a peur, se concentre sur la vitesse et non sur ce qui se trouve autour de lui. Puis, en sortant de la ville, là où il n'y a rien à voir, le chauffeur devient plus calme, il conduit beaucoup plus lentement. En Chine nous retrouvons souvent cette tactique. Jules Roy en parle ainsi :

Les voitures repartirent, et nous rejoignîmes la horde immense dans laquelle les conducteurs se ruaient : du pied je freinais par réflexe, je m'accrochais, en serrant les dents, à la portière et aux sièges. Le délégué de l'office du tourisme feignait aussi de ne rien voir. [...] Quand nous nous éloignâmes, et que la route se dégaugea, le chauffeur ralentit (Roy 1965 : 283).

En ce qui concerne les déplacements à l'intérieur du pays, il n'est pas toujours possible d'offrir une voiture. Pour arriver au pays ou pour parcourir de grandes distances, l'organisateur offre des billets de train ou bien il emmène le voyageur en avion. Jules Roy décrit un voyage en train :

Le wagon-lit où nous montâmes offrait un luxe digne des hôtes précieux que nous étions : lampe de table, fenêtres à glisser, grillage contre les insectes et pots de thé ; les larges banquettes sans dossier ni accoudoirs se transformaient en couchette. Nous étions les seuls à être plus joyeux que nos amis de Wouahan, et les effusions ne s'achevèrent qu'avec le départ du convoi (Roy 1965 : 199).

Puis, il décrit que le train traversait des rizières où des gens travaillaient. Apparemment, cela risquait de dévoiler la vérité : « Sous prétexte qu'il fallait traverser un fourgon pour gagner le wagon-restaurant, on nous changea de voiture. Les nouveaux compartiments étaient plus confortables et tapissés de bois plus précieux, mais les vitres en étaient si étroites qu'on ne voyait à peu près rien. » (Roy 1965 : 200)

Cela montre bien le fonctionnement du système : on laisse voir jusqu'à ce que ce ne soit pas trop dangereux. Quand il y a quelque chose à cacher, on invente un motif faux et on empêche de voir.

Sinon, le confort, qui est strictement lié à la vitesse, est mentionné par la plupart des voyageurs. Gide en parle ainsi :

Au nom de l'Union des Écrivains Soviétiques, Michel Koltzov, avait mis à notre disposition un très confortable wagon spécial. Nous y étions inespérément bien installés tous les six [...]. En plus de nos compartiments à couchettes, nous disposions d'un salon où l'on nous servait nos repas. On ne peut mieux (Gide 1936).

Florence Halévy décrit son voyage vers l'Union Soviétique :

Notre wagon, peint en jaune à l'intérieur et assez propre, se divisait en compartiments de première (mous), et en compartiments de seconde (durs). [...] Et nous étions seuls, dans une sorte de demi-compartiment, tandis que l'Américain, qui voyageait en seconde, était dans un compartiment à quatre banquettes, deux de chaque côté. Et il n'était pas seul, il s'en fallait : des femmes, des enfants, des cris (Halévy 1998 : 20-1).

Nous pouvons donc voir que le choix des moyens de transport influence aussi le succès du voyage. D'une part, la vitesse voile le paysage et tout ce qui est autour du voyageur, d'autre part le confort sert à gagner sa faveur.

Mais la vitesse ne se manifeste pas seulement en relation avec la technique et les moyens de transport. Comme le système des voyages organisés manipule sur plusieurs niveaux, il profite de tout ce qui peut attirer ou détourner l'attention. Outre la vitesse, il opère avec le temps. Le déroulement du temps est exploité de deux manières : soit on l'accélère (c'est-à-dire on profite de chaque minute de la journée) soit on ralentit (c'est-à-dire que, pour des motifs inventés, on empêche souvent le voyageur de quitter sa chambre d'hôtel ou bien on le fait attendre à divers endroits pendant longtemps). En lisant des récits de voyages relatifs à l'Union soviétique et à la Chine populaire, nous pouvons constater que la vitesse (ou bien la lenteur dans le cas de la Chine populaire) apparaît non seulement dans le sens habituel, elle ne concerne pas seulement le voyage, le changement de lieu, mais aussi le déroulement et l'application du temps. Au cours de ces voyages, le temps peut passer extrêmement vite ou très lentement – il n'y a pas de terme intermédiaire. Évidemment, cette volonté d'accélérer ou de ralentir le temps, le cours des événements apparaît aussi au niveau d'emploi du temps. Cela se fait par exemple voir dans le choix des programmes : l'organisateur, pour garantir le succès du voyage, joue avec le temps.

Au sujet du programme soigneusement préparé, nous devons noter que le voyageur ne dispose pas de liberté de choisir ni son itinéraire ni ses interlocuteurs ni même l'objet du voyage et des « découvertes ». Il ne se rend pas à certains endroits mais il y est emmené. Même s'il demande à voir certains endroits, sa demande sera dans la plupart des cas refusée. Sinon, l'organisateur propose un autre lieu qui ressemble aux demandes du voyageur et s'ajuste au programme proposé. C'est-à-dire que le voyageur va voir un autre établissement vitrine au lieu de celui qu'il voulait voir. Mais au moins, l'organisateur fait semblant comme s'il écoutait tous les

souhaits du voyageur. Jules Roy rencontre plusieurs fois le refus de sa demande. Les causes sont diverses :

Malgré cela, nous pouvions exprimer ce que nous souhaitions voir. On nous le montrerait. – Une famille, répétais-je. Ah ! justement, une famille ? Les familles s’occupaient. Les familles se consacraient à augmenter le niveau de la production. [...] – Il faudrait que vous viviez plusieurs mois ici pour tout voir et tout connaître, me dit M. Tsai. Même un jour tout entier passé avec une famille ne vous apprendrait rien (Roy 1965 : 345).

Le lendemain, l’atmosphère n’était pas meilleure. On ne pouvait pas aller à la commune populaire parce que la pluie tombée pendant la nuit rendait les chemins impraticables. – Une faux prétexte, dit Simon. Les routes sont très bonnes. –À quoi sert de me demander ce que je veux ? ajoutai-je. Il serait plus simple de fixer le programme vous-mêmes. [...] Enfin de compte, je dis : « Menez-nous où vous voulez. » Nous montâmes dans les voitures et nous allâmes dans la banlieue (Roy 1965 : 319).

En URSS, pour que le voyage réussisse, l’organisateur utilise la méthode d’accumulation : son objectif est de montrer le plus de choses possible le plus rapidement possible, de manière que le voyageur ne puisse pas prendre de notes détaillées (démarche cependant recommandée par les théoriciens du voyage dès le XVIII<sup>e</sup> siècle). (Szász 2005) Florence Halévy fait mention d’un programme surchargé : « Elle parle, parle, fait mille projets pour le lendemain. Elle est contente que nous aimions Leningrad [...]. Elle voudrait tout nous montrer. Elle voudrait que nous partions » vraiment contents «, ayant vu tout ce qui mérite d’être vu. » (Halévy 1998 : 56)

Grâce à un programme qui tourne à plein, le voyageur est tellement fatigué et affamé qu’il n’arrive plus à percevoir et, surtout, à distinguer. Il n’a d’autre désir que de rentrer dans sa chambre d’hôtel.

Pour bien profiter de tout ce que la nature offre, en URSS l’organisateur modifie le rythme de la journée : le programme commence vers onze heures dans la matinée et ne finit qu’à une heure très avancée : vers minuit, parfois encore plus tard. Même si le soleil couche plus tard en été, après neuf heures et demi du soir, il fait nuit. De la part de l’organisateur, il est pratique de proposer des programmes de nuit car notre perception du monde est alors moins fine, nous rencontrons moins de gens, dans l’ensemble nous apercevons moins. La nuit nous empêche d’observer en profondeur. Florence Halévy illustre cette tendance : « Il est 9 h ½ du soir. Ai-je plus faim que sommeil ou plus sommeil que faim ? Heureusement je n’ai pas à résoudre la question. » (Halévy 1998 : 41) Ou bien : « Que j’ai donc faim ! Il est près de 16 heures. Chez nous c’est au goûter qu’on songerait, et non au déjeuner. » (Halévy 1932 : 64) Et ce déjeuner n’arrive qu’un peu plus tard, après la longue visite d’une école modèle :

Il est 18 heures passées. Nous finissons notre déjeuner. Oui, c’est bien le déjeuner, je m’y prends. Infatigable, notre guide nous propose d’aller voir un sanatorium de nuit. [...] Nous acceptons. Notre déjeuner est à peine terminé. De toute manière, il nous serait difficile de dîner avant 10 ou 11 heures du soir (Halévy 1998 : 70).

Plus tard, elle écrit en résumant l'essentiel du fonctionnement du système : « Elie est prêt. Il descend déjeuner et faire un petit tour en ville<sup>5</sup> en attendant attendant l'heure du rendez-vous avec notre guide. ». Vers 10 heures ½ dans le hall : «. Ici tout commence tard et fini tard. » (Halévy 1998 : 43-44)

L'essentiel consiste donc à impressionner le voyageur, tant qu'il ne soit plus capable de juger et de critiquer. En plus, cette méthode d'accumulation est l'un des principaux éléments de la propagande : au bout d'un certain temps, on admet ce qu'on entend sans cesse et ce qu'on voit partout (Szulczewski 1974). L'omniprésence des principes du système socialiste, de ces résultats (théoriques) influence non seulement les indigènes, mais aussi les voyageurs occidentaux (Gide 1989).

En Chine, on constate le recours à la méthode opposée, pour obtenir le même résultat. L'organisateur du voyage allonge le temps des déplacements. Cela veut dire qu'on laisse les matinées libres, alors qu'il est strictement interdit de quitter l'hôtel. On laisse du temps pour se reposer dans l'après-midi et on se couche très tôt. Il n'y a aucun programme précisé en avance. Ainsi, le voyageur se trouve dans l'incapacité de prévoir sa journée. S'il essaye de s'informer au sujet des projets pour le lendemain, il ne reçoit aucune réponse. Jules Roy remarque souvent cette manière de ne rien dire, ni montrer : « Je commençais à me demander si je sortirais jamais de Pékin. Deux semaines avaient passé depuis notre arrivée, et je n'étais guère avancé. » (Roy 1965 : 95) Plus loin il écrit :

Nous rentrâmes tard pour le déjeuner mais je voulais revenir interroger le chef de village chez lui. À l'hôtel, par deux fois, je demandai à l'interprète à quelle heure nous reprenions le travail. Il ne savait pas. En sortant de table, je posais la même question à M. Tchen qui achevait son repas. Il me fit signe de me reposer. [...] Nous avions tous hâte de repartir pour tourner le retour de la pêche du soir. Inexplicablement, on nous oublia (Roy 1965 : 176).

On peut donc affirmer que ces deux régimes totalitaires s'appuient considérablement sur le facteur temps. Ils profitent de chaque moment, soit en remplissant la journée de programmes soit en forçant le voyageur de rester dans sa chambre d'hôtel et attendre, donc ne rien faire. Le temps passe. Il est soit complètement exploité, soit entièrement gaspillé.

Cependant, le jeu avec le temps ne concerne pas seulement l'emploi du temps dans la journée, mais aussi la longueur des visites. Le voyageur ne passe pas la même quantité de temps dans les différents endroits. Il existe des établissements qui sont directement construits pour les visiteurs (Gide 1989 : 23-33). Dans ces usines, écoles, musées, le voyageur est obligé de rester longtemps. Il doit écouter des longs discours sur le fonctionnement du système et de l'établissement. Il doit connaître des chiffres exacts qui montrent l'efficacité du système. Il doit réécouter tout le temps que le peuple prolétaire est plus content et plus insouciant qu'ailleurs dans le monde : « Au cours de la longue visite de cette grande école, le maître interrompra

---

<sup>5</sup> Pour une certaine raison Elie et Florence Halévy n'étaient pas tenus comme invités spéciaux. Ainsi, ils disposaient d'une certaine liberté grâce à laquelle ils pouvaient quitter leur hôtel pour une courte période sans surveillance.

de temps en temps ses explications pour dire : “Priez Monsieur de regarder les pupitres, de tout regarder, de s’assurer que nos enfants n’abîment rien ici” » (Halévy 1998 : 66).

À part des établissements modèles, le paysage désertique est aussi un endroit qui correspond parfaitement aux souhaits de l’organisateur : en prétextant la beauté, il peut y conduire le voyageur, et le laisser contempler longtemps, sans rien voir de la vie des gens du pays. (Notons que la notion du « paysage désertique » signifie pour nous un lieu étendu où aucune trace des activités humaines ne peut être repérée.) Le paysage soviétique a une nouvelle composante, qui modifie le paysage habituel : ses éléments centraux sont les usines ou les blocs d’usine. Le paysage soviétique ne communique donc autre chose que le développement de l’industrie. Ainsi, même si le paysage désertique ne permet pas de s’informer sur la vie des habitants, il permet de se convaincre sur le progrès technique et ainsi l’augmentation du niveau de vie.

Chaque voyageur choisit au préalable des établissements qu’il aimerait visiter, mais qui ne font pas partie du programme mis en place par l’organisateur. Si ces lieux sont susceptibles de s’accorder aux projets de l’organisateur, pour faire semblant de céder aux demandes du voyageur, il l’y emmène, mais seulement pour une période très courte, pour une visite superficielle. Regardons par exemple le cas de Jules Roy :

De l’ancien palais impérial que on nous fit parcourir au pas de course parce qu’il était le témoignage d’une époque abominable et révolue, nous aperçûmes à peine le décor de colonnes d’or et de pourpre et les plafonds ornés des salles des ambassadeurs, des audiences, du conseil et du trône (Roy 1965 : 45).

Il est donc clair qu’il existe des endroits qui sont montrés aux voyageurs parce qu’il est inévitable de les omettre du programme. S’ils étaient exclus des visites, le voyage organisé risquerait de se dévoiler. Dans ce cas-là, il serait plus évident pour le voyageur qu’il est induit en erreur. Il est donc moins dangereux de montrer certains endroits, très vite, en pas de course, que de les négliger. Dans ce cas, le voyageur croit plus probablement de garder, de disposer de sa liberté de choisir et de juger. L’exclusion de tout ce qui est propre aux périodes antérieures serait plus désavantageuse.

Pour conclure, nous pouvons dire que l’Union soviétique et la Chine populaire profitent de toutes les occasions pour impressionner ou influencer le voyageur occidental, quitte à exploiter les phénomènes offerts par la nature comme la vitesse. D’abord, pour fasciner le voyageur, les régimes se servent du développement technique. Ils profitent donc de la rapidité des nouveaux moyens de transport. La vitesse du déplacement garantit par ailleurs le détournement de l’attention. Les fenêtres trop petites ou voilées sont aussi une bonne manière pour empêcher de voir. Pour garantir des souvenirs estompés et une perception superficielle, des moyens de transport, comme la voiture qui suit un itinéraire dicté par l’organisateur du voyage ou l’avion qui ne permet qu’une perception lointaine, sont souvent utilisés. Le déroulement du temps est aussi modifié, dans le sens où les programmes commencent tard dans la journée, et ils finissent tard dans la nuit. Rien

que pour commencer plus de programmes possibles après le coucher de soleil. Enfin, pour être sûr de gagner à sa cause le voyageur, l'organisateur allonge la durée des visites des établissements modèles. En raison des manipulations de son emploi du temps, le temps passe extrêmement lentement ou, au contraire, trop vite. La vitesse obtient ainsi un rôle incontestable dans le voyage : elle devient instrument de non-perception.

UNIVERSITÉ DE SZEGED  
étudiante en Master  
mihalyidori@gmail.com

## BIBLIOGRAPHIE

- ANTALFFY, Gyula (1976). *Így utaztunk hajdanán*, Budapest : Panoráma.
- BARBUSSE, Henri (1930). *Russie*, Paris : Flammarion.
- CZÉRE, Béla, Ernő, NAGY (1967). *A legyőzött távolság*, Budapest :Minerva.
- GANNIER, Odile (2001). *La littérature de voyage*, Paris : Ellipses.
- GIDE, André (1936). *Retour de l'U.R.S.S.*, [en ligne] URL : <https://gutenberg.ca/ebooks/gide-urss/gide-urss-00-h.html>. Consulté le 3 décembre 2017.
- GIDE, André (1989). *Visszatérés a Szovjetunióból*. Traduit du français par Tibor Déry et Pál Réz, Budapest : Interart.
- GRANT, R.G. (2003). *À repülés évszázada*. Traduit de l'anglais par András Fazekas, Budapest : Magyar Könyvklub.
- HALÉVY, Florence et Elie (1998). *Six jours en URSS (septembre 1932)*, Paris : Presses de l'École normale supérieur.
- MÓZES, Mihály (1990). *Az ipari forradalmak kora*, Budapest : IKVA Kiadó.
- ROY, Jules (1965). *Le voyage en Chine*, Paris : René Julliard.
- SZÁSZ, Géza (2005). *Le récit de voyage en France et les voyages en Hongrie (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Szeged : JATEPress.
- WISSMANN, Gerhard (1964). *A repülés története Ikarosztól napjainkig*. Traduit de l'allemand par Pál Vámosi, Budapest : Táncsics Könyvkiadó.



EMBERI ERŐFORRÁSOK  
MINISZTERIUMA

Research supported by the UNKP-17-2 New National Excellence Program of the Ministry of Human Capacities.