



Burkhard Spinnen

LE LIVRE

PIRANHA



LE LIVRE

Cinq cents ans de culture du livre sont-ils en train de prendre fin sous nos yeux? Le livre électronique va-t-il remplacer le livre imprimé aussi rapidement et complètement que la voiture et le tracteur ont remplacé le cheval il y a un siècle? Comment nos habitudes de lecture sont-elles en train d'évoluer? Burkhard Spinnen, auteur et lecteur, se pose des questions auxquelles nous sommes tous confrontés. Mais au lieu de chercher à polémiquer, d'adopter une posture nostalgique ou de se lancer dans une plaidoirie pour ou contre telle forme de livre, il préfère évoquer tout ce que le livre en tant qu'objet nous apporte, montrer comment il façonne notre vie.

En choisissant l'illustration plutôt que la défense, Burkhard Spinnen rend un vibrant hommage au livre et à son avenir.



Né en 1956, Burkhard Spinnen est l'auteur d'une vingtaine de livres dans des genres différents : romans, récits, critiques ou encore livres pour enfants. Il vit à Münster.

Illustrations de **Line Hoven**

Traduit de l'allemand par **Frédéric Joly**

BURKHARD SPINNEN



LE LIVRE

UN HOMMAGE



illustrations de Line Hoven

traduit de l'allemand par Frédéric Joly

PIRANHA

www.piranha.fr

Édition originale :

Das Buch. Eine Hommage by Burkhard Spinnen,
with illustrations by Line Hoven

© Schöffling & Co. Verlagsbuchhandlung GmbH,
Frankfurt am Main, 2016

© Piranha 2019, pour la traduction française

Je dédie ce livre à mes éditeurs, Ida et Klaus Schöffling. Il y a vingt-cinq ans, ils m'accueillaient dans leur univers de livres et, depuis lors, n'ont cessé de se soucier de moi comme de mes ouvrages – me lisant avec grande attention, saluant l'essentiel de ce que j'écris, et corrigeant le reste avec soin. Je leur suis, à tous deux, éternellement redevable.

Avant-propos à l'édition française

Tout auteur espère voir ses livres traduits. Et je ne fais pas exception à la règle ; pourtant, je dois avouer avoir été particulièrement heureux d'apprendre que mon livre sur le *livre* allait être publié à l'étranger. Il est vrai que je m'y attendais dans la mesure où, partout dans le monde où des livres sont écrits, imprimés et lus, on débat aujourd'hui de la possibilité de voir le livre imprimé remplacé à plus ou moins brève échéance par le livre électronique. Si le livre est un phénomène global, la numérisation et ses conséquences le sont tout autant. Il est probable que cette évolution se déroulera différemment selon les continents ; mais l'exploration de l'ensemble des dimensions du problème mène, au bout du compte, à une seule et unique question : quel type de document aura le « dernier mot » ? Le livre en papier, avec ses caractères imprimés ? Ou le livre électronique ?

Et donc, lorsque j'ai appris que mon livre allait être traduit en français (et allait donc être accessible au lectorat francophone), j'ai été tout à fait enchanté. Je me réjouis vivement, en effet, que d'autres lecteurs, hors de

l'espace germanophone, partagent mes réflexions sur le livre et son avenir, et j'espère qu'ils les enrichiront et les développeront grâce à leurs propres lectures.

J'ai tout de suite accepté les légères adaptations, fort peu nombreuses au demeurant, apportées au texte original, de manière à le rendre plus familier à des lecteurs et des amoureux du livre non germanophones. Pour ne prendre qu'un exemple, citer le titre exact de mon livre préféré ou de celui pour lequel j'ai déboursé la somme la plus importante n'était pas ce qui importait réellement. L'enjeu, pour moi, était évidemment ailleurs : l'important était de souligner que de nombreux lecteurs entretiennent une relation toute particulière aux livres qui leur sont chers, ou bien pour lesquels ils ont déboursé des sommes proprement déraisonnables. Et, peu importe ici, bien évidemment, que le livre préféré soit allemand ou français.

En vérité, mon livre préféré était un livre de photographies français, que j'avais à l'origine lu dans une traduction allemande – et dont il existe aussi d'ailleurs une édition en langue anglaise. Le lecteur le verra, parmi les livres que je me vis offrir à l'occasion de ma première communion, et qui constituèrent ma première petite bibliothèque, se trouvaient les romans d'aventures de Karl May, connus et lus partout dans le monde, les *Histoires de Bas-de-Cuir* de Fenimore Cooper, histoires mettant en scène non seulement des dieux et des héros de la Grèce antique – héritage commun de l'humanité entière –, mais aussi des bandes dessinées de Wilhelm Busch, longtemps connu dans le monde entier pour avoir été l'un des

précurseurs de la bande dessinée moderne. Quant aux premiers livres que j'achetais moi-même grâce à ma bourse d'études, bon nombre étaient des romans d'auteurs de la Beat Generation.

Ce que je veux dire ici, c'est que la biographie de tout lecteur ayant grandi au cours de la seconde moitié du xx^e siècle a toutes les chances d'être d'une extrême diversité, sans frontières. Cela vaut autant pour les textes que pour les modes d'acquisition des livres et, une fois ceux-ci acquis, pour la manière dont on vit avec et pour ce qu'on fait d'eux – comment on les collectionne, comment on les prête, comment on les offre. En un sens, nous, grands lecteurs et grandes lectrices, avons tous grandi ensemble, en amoureux des livres, en frères et sœurs, quels qu'aient pu être nos lieux de naissance respectifs. Que les livres neufs soient, dans tel ou tel pays, mis sous film avant d'être commercialisés et que, dans tel ou tel autre, ils ne le soient pas, n'est d'aucune espèce d'importance. Ce sont là des brouilles sans valeur, à côté de la grande culture des livres, culture mondiale.

Comme je le souhaite à tous les livres en général, je souhaite le meilleur à celui-ci.

Burkhard Spinnen
Münster, août 2017

Du livre en général



Des chevaux et des livres

Vers la fin du XIX^e siècle, les métropoles de ce monde étaient autant saturées de calèches et de charrettes qu'elles le sont aujourd'hui d'automobiles. Celui qui était riverain d'une avenue principale et qui pouvait se le permettre faisait étaler de la paille au pied de son immeuble pour amortir le vacarme des roues serties de fer et des sabots claquant sur les pavés. En 1880, Manhattan accueillait environ 80 000 chevaux ; à Londres, au tournant du siècle dernier, il y en avait environ 300 000 ; à la même époque, 30 000 chevaux étaient chargés à Berlin de tirer les omnibus et les fiacres ; le *Berliner Post* mobilisait à lui seul 1 600 chevaux.

Les chevaux étaient omniprésents dans les villes. Le soir, beaucoup retournaient vers les faubourgs – qui ne se distinguaient encore qu'à peine des campagnes –, mais de nombreux autres passaient leurs nuits en ville. Selon les habitudes de leurs propriétaires et l'usage que l'on faisait d'eux, ils passaient leurs nuits dans les écuries indépendantes qui leur étaient réservées, ou bien dans des annexes donnant sur les arrière-cours des grands immeubles. Le

Post et diverses sociétés de transport comme le service berlinois de livraison de lait de l'entreprise Bolle possédaient, en plein centre-ville, de grandes écuries à plusieurs étages. Les animaux étaient conduits aux niveaux supérieurs au moyen de grands escaliers aux larges et plates contremarches.

D'énormes quantités de fourrage étaient quotidiennement livrées en ville, en même temps que la nourriture destinée aux hommes. En 1900, les chevaux de Londres consommaient quotidiennement environ mille deux cents tonnes d'avoine et deux mille tonnes de foin. Afin de traiter le problème subséquent du crottin – en moyenne quinze kilos par cheval et par jour –, un système de recyclage avait dû être mis en place : le lisier était recueilli et utilisé comme engrais, et il était aussi séché et réemployé comme combustible. Néanmoins, dès les années 1880, la population en vint à craindre d'étouffer littéralement, avec la ville entière, sous le crottin de cheval. Par ailleurs, les chevaux de ces grandes villes mouraient, bien sûr, et par douzaines chaque jour. C'étaient leurs congénères qui étaient alors chargés de traîner leurs dépouilles jusqu'à l'équarrieroir, les boucheries chevalines se chargeant quant à elles de les transformer en nourriture – en un sens, une autre manière pour eux de revenir en ville.

En comparaison, pendant les quatorze premières années de ce siècle, jusqu'au début de la première guerre mondiale, les automobiles roulant sur les pavés des grandes avenues de ces métropoles étaient des curiosités, du fait de leur rareté. Quant aux campagnes, elles n'accueillaient pour ainsi dire aucun véhicule motorisé. Si, ces années-là,

quelqu'un avait soutenu que l'automobile et le tracteur en viendraient dans un avenir relativement proche à supplanter entièrement le cheval, il aurait sans aucun doute déclenché d'âpres polémiques, et il se serait peut-être même attiré sarcasmes et moqueries. Il est vraisemblable que tel ou tel se montrait, ici et là, volontiers d'accord pour reconnaître certains mérites à la motorisation, mais seuls les fous pouvaient alors croire qu'on se passerait un jour du cheval. Lorsqu'on s'efforce de revenir au début du XIX^e siècle, de s'y plonger, on parvient à reconstituer l'ensemble des arguments qui furent alors avancés : l'automobile est trop chère, trop dangereuse et trop complexe ; elle est horriblement bruyante et dégage une puanteur proprement révoltante. En outre (et il s'agissait peut-être là de l'argument le plus fort), contrairement au cheval, l'automobile est dépourvue de toute aura.

Et je comprends cette résistance à la mécanisation. Elle était pour ainsi dire le produit tout à fait naturel d'un héritage culturel vécu de façon on ne peut plus profonde. Aux alentours de 1900, l'homme ne pouvait tout simplement pas concevoir une existence sans chevaux. Des siècles durant – des millénaires, même –, les hommes, partout dans le monde, avaient évolué en s'aidant du cheval, qui avait été leur auxiliaire animal le plus précieux, et de loin. Seuls les chevaux permettaient d'acheminer hommes et biens à travers de grandes étendues de terre. Ils se montraient d'une aide capitale dès que le travail se révélait d'une certaine envergure. Aucune cathédrale, aucun château, aucun pont n'aurait pu être édifié sans eux. Et,

en définitive, seuls les chevaux permirent aux hommes d'entretenir et faire prospérer leurs économies nationales.

C'est pourquoi le fait de posséder des chevaux a été, de mémoire d'homme, l'un des signes premiers de la prospérité, de la puissance et du statut social. Les rois se faisaient portraiturer à cheval. Jusqu'à nos jours, les chevaux sont restés présents sur les armoiries des royaumes et des familles aristocratiques. Même des entités parfaitement démocratiques comme les *Länder* allemands de Basse-Saxe et de Rhénanie-du-Nord-Westphalie voient leur sceau respectif orné de chevaux. Un homme à cheval n'était pas seulement un homme plus fort : il était aussi un homme meilleur, un homme plus noble. Un homme à cheval était un *chevalier*.

Enfin, dès qu'il s'agissait de guerroyer, le cheval était, comme il l'avait toujours été, le meilleur garant de la force et de la supériorité. Dans les années 1860, au cours de la guerre civile américaine par exemple, l'arme ultime était encore, non l'artillerie, mais une charge de cavalerie parfaitement menée. Et même si les fusiliers d'infanterie commençaient alors déjà à montrer leur supériorité sur la cavalerie chargeant tambour battant, les haut gradés s'en tenaient à la vieille doctrine de la supériorité de la cavalerie – doctrine qu'elles n'abandonnèrent qu'au cours de la première guerre mondiale. Une expression parfois encore utilisée aujourd'hui témoigne de cette conviction : qui exige le recours à une force décisive appelle la cavalerie.

Pourtant, nous sourions maintenant de la loyauté et de la foi que montraient alors les hommes à l'égard de leurs chevaux. Parce que leurs convictions ont été