

## LETTRES À MON MARI DISPARU (1915-1917)

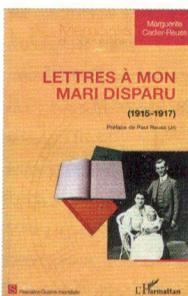
Marguerite Cadier-Reuss

Préface de Paul Reuss Jr (60)

L'Harmattan – Coll. «Mémoires du XX<sup>e</sup> siècle»,  
série «Première Guerre mondiale» – 2014

« Je vais peut-être faire quelque chose de très bête... Chaque soir, je veux copier dans ce cahier une de tes lettres... »

Après la mort de Paul, son mari tué en septembre 1914, Marguerite commence un journal personnel qu'elle mêle avec leurs lettres d'avant-guerre. Celles-ci sont tendres, parfois sensuelles. L'écriture de la jeune épouse est charmante, primesautière. Les lettres du mari sont plus graves.



La partie « journal » est bouleversante. La veuve de 27 ans, mère de trois enfants, se débat dans l'épreuve : « La réalité est si horrible qu'elle m'écrase. » Elle assure le disparu que leur relation reste

vivante : « Tout le temps, je te parle intérieurement... » et fait preuve d'une impressionnante lucidité existentielle : « La mort est apparue et nous avons compris qu'elle est souvent moins redoutable que la vie... » Historiquement, ce livre évoque la vie des veuves de guerre confrontées à de grandes difficultés personnelles, sociales et économiques.

Psychologiquement, il témoigne du vécu de toutes les personnes confrontées au deuil d'un être cher, surtout un conjoint : révolte, détresse, difficultés de se détacher du passé. Existentiellement, il pose la question de la « présence » du disparu souvent ressentie par le survivant. Comme si l'amour vécu autrefois demeurait vivant dans l'épreuve. Le livre comprend une préface historique de Paul Reuss Jr, un petit-fils de Marguerite, et des lettres écrites du front par le mari au début de la Grande Guerre. ■

François Delivré (67)

L'Harmattan, 5-7, rue de l'École-Polytechnique, 75005 Paris. [www.harmattan.fr](http://www.harmattan.fr)

## USAGES ET USAGERS DE LA ROUTE

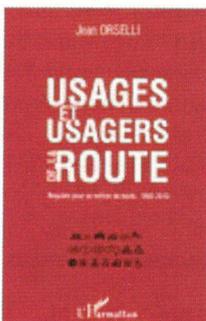
REQUIEM POUR UN MILLION  
DE MORTS : 1860-2010

Jean Orselli (62)

Paris – L'Harmattan – 2011

Il est rare qu'un polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, soutienne une thèse d'histoire, comme Jean Orselli, en 2009, qui en a tiré ce livre. Dans une approche à la fois technique, économique, sociale, administrative, politique et statistique, il examine l'évolution des trafics, la géographie de la motorisation, la coordination des transports, la réparation des accidents, les réseaux routiers, l'exploitation de la route, l'industrie automobile, la fiscalité des véhicules, en terminant par l'histoire des acteurs qui influencent l'opinion, constructeurs d'automobiles et leurs alliés industriels, presse et associations d'usagers.

La partie consacrée à l'époque de la traction attelée et de l'apparition des transports mécaniques routiers (1860-1921) se nourrit de multiples sources et mentionne nombre de faits souvent oubliés ou méconnus.



Ainsi, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la voiture attelée était bien plus chère qu'on ne pourrait le penser, mais la bicyclette était bien meilleur marché qu'on ne l'imagine.

L'accident de la circulation était presque toujours un « accident à un seul véhicule », les conducteurs des véhicules auteurs de l'accident représentaient 61 % du total des tués.

L'ampleur de la croissance des déplacements routiers entre 1939 et 2009 dépend de l'indicateur utilisé : le parc a été multiplié par 14,5 ; le trafic routier par 20 ; le taux de motorisation par 10 ; la « mobilité tous modes » d'un individu par 7. Toutefois, la « mobilité routière » d'un individu entre 1939 et 2009 a été multipliée par 8,4 (soit un accroissement de 3,1 % par an), plus lentement qu'au cours des vingt ans de l'entre-deux-guerres pendant

lesquelles elle a triplé (soit 5,6 % par an). La sécurité routière occupe une place de choix dans cette étude. Jean Orselli en montre les différentes étapes, les diverses composantes, les doctrines législatives et institutionnelles. L'indice qu'il emploie, « usagers des automobiles tués par milliard de véhicule.km », a chuté de 37,8 à 10,0 entre 1960 et 2000. Il adosse l'histoire des accidents de la route à l'analyse des statistiques tenues depuis 1954. Selon lui, nombre de phénomènes indépendants du comportement des conducteurs ont été négligés pour expliquer la baisse du nombre des victimes, notamment les « facteurs structurels » : améliorations de l'infrastructure et des véhicules, effets de l'apprentissage individuel sur « l'apprentissage collectif », diminution du « taux d'occupation des véhicules », amélioration du secours aux accidentés et du traitement médical des traumatismes dus aux accidents. Ces mécanismes ont été responsables de bien plus des deux tiers de l'amélioration de l'indice de sécurité des usagers de l'automobile depuis 1960.

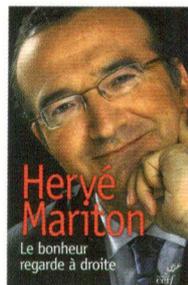
L'auteur conclut qu'il reste donc des pistes inexplorées en France au-delà de la politique actuelle de durcissement du contrôle-sanction développée depuis 2002. La mise en place d'une « route qui pardonne les erreurs » par la suppression des obstacles de bord de route ou leur neutralisation par des barrières serait certainement la meilleure des voies pour déplacer l'asymptote de la courbe d'apprentissage, comme le montre l'exemple de la Suède. ■

Gérard Blanc (68)

## LE BONHEUR REGARDE À DROITE

Hervé Mariton (77)

Les Éditions du Cerf – 2014



Le temps des ingénieurs en politique ? Dans son dernier ouvrage, Hervé Mariton, député de la Drôme et candidat à la présidence de l'UMP, tente de