

## **Modernité critique, modernité stylistique : l'écriture zolienne des deux siècles**

Susan HARROW  
*Université de Bristol*

« Nous ne sommes pas une fin, mais une transition, un commencement d'autre chose. »

Émile ZOLA, *L'Œuvre*.

En juin 1860, dans une longue lettre destinée à un ami d'école, Zola fournit quelques aperçus sur les directions futures de son écriture. La lettre à Jean-Baptiste Baille, reproduite partiellement ici, articule une vision panoptique de la modernité et de la visée globale du progrès. À l'âge de vingt ans, Zola partage ainsi ses réflexions quant à l'impact formateur de la modernité matérielle sur l'expérience culturelle, sur la sensibilité, voire, indirectement, sur le style littéraire :

Notre siècle est un siècle de transition : sortant d'un passé abhorré, nous marchons vers un avenir inconnu. [...] ce qui caractérise notre temps, c'est cette fougue, cette activité dévorante ; activité dans les sciences, activité dans le commerce, dans les arts, partout : les chemins de fer, l'électricité appliquée à la télégraphie, la vapeur faisant mouvoir les navires, l'aérostat s'élançant dans les airs. Dans le domaine politique, c'est bien pis : les peuples se soulèvent, les empires tendent à l'unité. Dans la religion tout est ébranlé ; à ce nouveau monde qui va surgir, il faut une religion jeune et vivace. Le monde se précipite donc dans un sentier de l'avenir, courant et pressé de voir ce qui l'attend au bout de sa course (lettre du 2 juin 1860 à J.-B. Baille<sup>1</sup>).

Dès 1860, Zola ne se limite pas à la seule analyse « objective » des conditions culturelles créées par la technologie. Déjà, il exprime une profonde ambivalence au moyen de cette évocation essoufflée des composantes de la modernité (accélération, mécanicité, colonisation, domination, impersonnalité). Le style rapide, énumératif de cette lettre, tout comme la succession de métaphores reliant des notions d'énergie, de transformation et

1. Émile Zola, *Correspondance I*, 1858-1867, édité par B. H. Bakker, Colette Becker et Clive Thomson (Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal ; Paris, Éditions du CNRS, 1978, p. 169). Henri Mitterrand souligne la valeur prospective de cette lettre pour comprendre le vif intérêt que manifesterait Zola toute sa vie pour les processus de modernisation technique et culturelle (*Zola, sous le regard d'Olympia*, Paris, Fayard, 1999, p. 272-273).

d'impondérabilité, suggèrent que le jeune Zola est séduit par les rythmes intenses de la modernité, et qu'il éprouve en même temps une profonde anxiété face au présent et au futur. Son enthousiasme est nuancé par la trépidation : les implications et les risques de la précipitation et de la totalisation rendent plus forte l'impression d'un vide, vide créé par l'érosion des valeurs traditionnelles. La tension exprimée sous forme épistolaire relie l'euphorie et la conscience aiguë des impacts socio-culturel, psychologique, et géopolitique de la modernisation matérielle. Cette tension fonde l'un des oxymores structurants du récit zolien : valeurs mélioratives (transformation, progrès, croissance) et conséquences aversives (surchauffe, déraillement, annihilation) ; l'utopie (relative) qui tourne vite à l'entropie<sup>2</sup>.

Dans ses hésitations et ses tensions, la lettre de Zola à Baille articule le conflit ressenti par l'écrivain moderne devant la modernité. Alors que sur le plan thématique, il déploie les grands *topoi* du progrès en marche, l'auteur articule – de façon plus persistante et profonde – sa résistance, son repli, voire son refus. Une image visuelle analogue se propose dans le tableau de Manet intitulé *Le Chemin de fer* (1873), titre volontairement paradoxal car la matérialité de la voie ferrée et des trains est obscurcie par l'intense jeu des vapeurs qui montent de la gare. Dans ce tableau, nous constatons d'emblée les directions opposées de la femme et de la petite fille : la femme (Victorine Meurent), impassible, tourne le dos à la gare et au progrès, tandis que l'enfant, figure de l'avenir du XX<sup>e</sup> siècle, a l'air engagé, curieux, stimulé par la technologie et les transports : c'est un tableau équivoque, tourné simultanément dans les deux sens, vers le passé et vers le futur, mais en même temps les barres de fer gris foncé qui strient l'espace pictural de haut en bas et de gauche à droite évoquent indubitablement la contrainte, l'immobilisme, l'enfermement des sujets humains<sup>3</sup>. L'équivocation devant la modernité et le changement matériel, réponse partagée avec Manet et les peintres impressionnistes, relie Zola à la tradition plus large, plus longue, des « modernes », tel Baudelaire, qui se propose bien moins comme un défenseur de la modernité et bien davantage comme critique des effets aversifs du bouleversement technologique, des convulsions culturelles et des tensions affectives (« Paris change ! Mais, rien dans ma mélancolie / N'a bougé<sup>4</sup>. ») À la fois fasciné par le changement culturel et profondément conscient des impacts délétères de la modernité, le moi qui surgit dans cette lettre du jeune Zola adressée à Baille est non moins

2. Pour une étude de l'équivoque de l'utopisme zolien au sein de la représentation de la ville et de l'habitat dans *Travail* (1901), voir Ralph Ghoche, « Émile Zola's Volatile Utopia », *Journal of Architectural Education*, 2013, vol. 67 :1, p. 32-38.

3 . L'ouvrage de Juliet Wilson-Barreau (*Manet, Monet and the Gare St-Lazare*, Paris, Musée d'Orsay/National Gallery of Art, Washington DC, 1998), est une importante exploration du traitement pictural de la gare par Manet et par ses successeurs, et de la variété de leurs perspectives et positions diverses. L'auteur examine l'importance accordée à la place de Victorine Meurent dans ce tableau comme dans des œuvres antérieures.

4. Baudelaire, « Le Cygne », *Les Fleurs du Mal* (1857).

irrésolu, voire fracturé.

À travers son exploration figurative, fouillée et souvent paradoxale, des thèmes majeurs et des *topoi* du Second Empire et de la III<sup>e</sup> République (progrès, consommation, centralisation, urbanisme, habitat, visibilité, vitesse, image, surveillance, ethnologie, technologie, quotidien, loisirs et plaisir), Zola semble anticiper la critique culturelle du siècle à venir (je songe, par exemple, à la pensée de Benjamin, Barthes, de Certeau, Foucault, Deleuze, Virilio). Dans *L'Art du moteur* (1993), Paul Virilio postule que les forces combinées de la mobilisation corporelle et de la motorisation décrivent l'ère moderne et *a priori* la révolution des informations, laquelle exclut et immobilise le peuple autant qu'elle le libère sur le plan politique<sup>5</sup>. Le thème de l'exclusion sociale comme phénomène du nouveau monde technologique, auquel contribue le peuple par ses nerfs et son sang, s'articule dans le tableau de Gustave Caillebotte, *Le Pont de l'Europe* (1876), à travers la vue oblique de l'ouvrier esseulé, se penchant sur l'activité de la gare au-dessous<sup>6</sup>. Figure immobile, mise à distance, déconnectée du monde bourgeois qu'il œuvre à construire, l'ouvrier semble contempler l'oxymore visuel et expérientiel qui surgit au centre de l'expérience moderne et de sa représentation visuelle : le vide (hyper)actif figuré par les grosses vapeurs qui montent de la gare et l'obscurcissent, et la présence totalisatrice des massives poutres de fer du pont, géométrie diagonale architecturale qui semble opprimer les citoyens (de toutes les classes sociales, en l'occurrence) et qui complexifie l'expérience du spectateur aux prises avec les perspectives déroutantes pratiquées par l'artiste.

Sensible à l'entrecroisement de la critique culturelle interdisciplinaire de l'époque de Manet et de Zola, de l'innovation esthétique des arts de la modernité, et de la pensée critique de notre époque, je voudrais explorer *La Bête humaine* (1890), roman admiré par Barthes pour son énergie narrative (sa folie ferroviaire) et pour son esthétique narrative moderne<sup>7</sup>. Barthes souligne le caractère ludique et provisoire du récit dans la préface qu'il consacre à *La Bête humaine*, qu'il désigne comme « un sur-roman », une sorte d'hybride où se mêlent récit réaliste et roman policier<sup>8</sup>. Pour Barthes, le roman ferroviaire de

5. Paul Virilio, *L'Art du moteur*, Paris, Galilée, 1993.

6. Voir l'étude de Michael Marrinan, *Gustave Caillebotte : Painting the Paris of Naturalism*, Los Angeles, Getty Research Institute, 2017, pour une exploration approfondie de la représentation du quotidien à travers les quartiers privilégiés du peintre.

7. Les références à *La Bête humaine* se rapporteront à l'édition de la Pléiade, suivies de l'indication du volume et de la page (*Zola : Les Rougon-Macquart*, éd. Henri Mitterand, Paris, Gallimard, Pléiade, 1966).

8. Dans un essai attentif à la métafiction dans *La Bête humaine (L'Illusion réaliste : de Balzac à Aragon)*, Paris, PUF, 1994, p. 89-104), Henri Mitterand considère le roman comme une allégorie du projet romanesque. Pour Mitterand, l'auteur se reflète dans le personnage du chauffeur de train : avançant/conduisant le récit vers sa destination, à un rythme variable, assurant des connections, interrompant son cours, et ensuite repartant, fonçant plus avant vers son but. Dans une lecture du statut muséologique du récit zolien, Mitterand ouvre des perspectives qui transcendent le seul naturalisme et son *effet de réel*, pour identifier la qualité auto-représentationnelle de l'écriture de Zola (« ce sont des traits de composition et d'écriture qui font penser plutôt aux recherches du roman moderne, voire postmoderne, qu'au discours naturaliste », p. 115). *Inter alia*, Mitterand découvre une analogie potentielle avec la syntaxe cinématographique (Fritz Lang) ou picturale là où

Zola serait réaliste par son excès de détails « crus » et par sa mise en relief des différences sociales ; *La Bête humaine* relèverait du roman policier par ses instances et incidents spéculatifs et riches en suspens<sup>9</sup>. Selon Barthes, Zola y jouerait sur l'idée freudienne du moi fracturé, idée qui sous-tend la lecture même du roman : le lecteur sait d'avance le dénouement de l'intrigue, mais il tire son plaisir dans le cheminement du récit jusqu'à sa conclusion fatale : « Nous savons, mais nous faisons (pour faire plaisir à nous-mêmes) comme si nous ne savions pas<sup>10</sup>. »

*La Bête humaine* abonde en duplications internes, le récit signalant sa capacité à générer des micro-histoires à l'intérieur de l'intrigue. La possibilité de prolonger et de transférer les composants de la fiction se résume par l'épithète « une vraie bouteille à l'encre », figure qui fait allusion au « crime » de Cabuche : c'est une fiction à remplir deux colonnes de presse, mais c'est aussi l'encrier métaphorique d'un récit où les intrigues foisonnent et où la fiction semble susciter des observations et développements métafictionnels.

Les transports ferroviaires représentent « le grand transit moderne » (selon Zola dans son Ébauche de *La Bête humaine*)<sup>11</sup>. Ce thème relie la lettre de 1860 sur la modernité adressée à Baille à ce roman du désir meurtrier sur les rails publié trente ans plus tard (1890). Le transit ferroviaire établit, par ailleurs, des relations prospectives entre l'écriture zolienne et les réflexions sur l'espace et la vitesse développées par Michel de Certeau dans les années 1970. Dans *La Bête humaine* la locomotive est à la fois un vecteur de changement (technologique, culturel, épistémologique) et une source d'équivocation subjective, psychique. L'équivocation est articulée par Tante Phasie, marraine de Jacques Lantier, et un personnage qui fait fonction, de manière peu vraisemblable, de commentatrice critique.

Isolée physiquement et affectivement à La Croix-de-Maufras, Phasie, épouse du garde-barrière Misard, connaît une seule distraction dans son existence calme : les trains qui passent à toute allure. Leurs rythmes accélérés imposent une nouvelle relation de l'individu au temps, à l'espace, et à l'autre. La fascination qu'exerce le chemin de fer sur Phasie la transforme en une observatrice des plus perceptives de la vitesse, de la mobilité, du multiculturalisme, et de l'anomie. Pour Phasie, les transports ferroviaires

Zola saisit des instances fortement visuelles et communique un sens fluide de la durée (p. 117). Pour Mitterand, la *mise-en-abyme*, figure formative de l'esthétique du nouveau roman (p. 118), est une pratique narrative fort récurrente chez Zola. À cet égard, l'écriture zolienne serait en avance sur les théories et écrits critiques de l'auteur, renversant ainsi la relation normative, relation où les articulations théoriques préfigurent la pratique textuelle. Prenant l'exemple du *Roman expérimental*, Mitterand suggère que Zola n'y théorise pas des questions de structure, mais cette postulation, si elle paraît définitive, nous invite aussi à formuler de nouvelles approches critiques du *Roman expérimental*, à expérimenter à notre tour.

9. Roland Barthes, *Œuvres complètes*, éd. Eric Marty (Paris, Seuil, 2000), t. IV (1972-1976), p. 976-979.

10. Roland Barthes, *Œuvres complètes*, éd. Eric Marty (Paris, Seuil, 2000), t. III (1968-1971), p. 417-419.

11. Philippe Hamon consacre un article à « Échos et reflets : l'Ébauche de *La Bête humaine* de Zola », ITEM, 8 mars 2007, ressource électronique consultée le 28 octobre 2017 <http://www.item.ens.fr/index.php?id=75941>.

représentent « une belle invention, il n’y a pas à dire [...] On va vite, on est plus savant » (BH, IV, 1032). La vitesse élargit les horizons géographiques et culturels, et, approfondissant les connaissances de l’individu, stimule ainsi le désir épistémologique.

L’évaluation spéculative et purement spectatorielle faite par la femme du garde-barrière laisse entrevoir des attitudes irrésolues. Par le biais de Phasie, le narrateur zolien articule l’équivoque de la conscience moderne face aux changements sociaux. La représentation des avancées technologiques et de l’expansion globale comporte une critique de l’exclusion culturelle, critique intensifiée par l’anomie qu’éprouve Phasie.

Ces émotions et réponses – conditionnées par des pressions culturelles et personnelles – sont absorbées et relayées par l’environnement matériel où les rythmes du train provoquent un effet de tremblement de terre :

[...] cela lui semblait drôle, de vivre perdue au fond de ce désert, sans une âme à qui se confier, lorsque, de jour et de nuit, continuellement, il défilait tant d’hommes et de femmes, dans le coup de tempête des trains, secouant la maison, fuyant à toute vapeur (BH, IV, 1032).

Lorsque Jacques Lantier propose, sur un ton frivole, que, loin de se croire isolée physiquement, Phasie devrait être réconfortée par la proximité de centaines de personnes, la réplique désabusée de sa marraine laisse entendre son désir de connexion intime, son rêve du face à face interpersonnel, et sa recherche de la communication verbale authentique : « “Ah! Oui, ces gens qui passent. La belle avance ! On ne les connaît pas, on ne peut pas causer” » (BH, IV, 1032).

Si la vitesse facilite l’expansion des connaissances transculturelles, elle provoque aussi une profonde ambivalence chez le personnage. Phasie réfléchit sur le désenchantement induit par la modernité matérielle. En soupesant des variables tels le milieu social, le rapport temps/vitesse (la vélocité), et l’imbrication des destins individuels et des rythmes mécaniques, Phasie (qui se révèle être aux antipodes de l’aphasie) exprime sa conscience de la perte provoquée par le phénomène ferroviaire : perte des distinctions due à la vitesse. Afin de compenser ces pertes, Phasie développe des conjectures quant aux passagers qu’elle aperçoit de loin : elle cherche à en estimer le nombre, mais ses efforts s’avèrent inutiles. La logique représentée par le réseau ferroviaire se fonde sur la répétition : des rames identiques roulent ; chacune est en fait différente mais elle est perçue comme étant semblable aux autres. De façon répétée, Phasie cherche à comprendre le phénomène de la répétition : elle cherche vainement à reconnaître les passagers individuels qui passent à toute allure ; elle tente d’en faire une histoire, un récit. Mais, les têtes se dissolvent les unes dans les autres, au point qu’elle ne sait plus ce qu’elle voit (le trope de l’indistinction relie ainsi la dimension « critique culturelle » de *La Bête humaine* à sa dimension « roman policier »). Par ailleurs, l’indistinction

est un trope exploré dans l'art impressionniste, comme nous observons dans la série de tableaux traitant de la *Gare Saint-Lazare* (1877) de Monet : appuyant la représentation de nuages et la poursuite d'une esthétique du blanc, blanc-argent et blanc cassé, Monet réalise la mise en scène de la machine et de ses effets matériels à travers le réalisme pictural poétisé et une forte poussée vers l'abstraction.

Dans le récit zolien l'indistinction suscite, chez le lecteur, des questions telles que : « qui est le meurtrier du passager [Grandmorin] entr'aperçu dans une voiture du train ? » ; « quelle est la forme vague, noire, discernable à ses côtés ? – s'agit-il d'une montagne de valises ou bien d'un complice ? ». Le récit zolien est expérientiel et, par ce biais, performatif : le narrateur ne se contente pas de décrire l'effort de Phasie pour saisir et stabiliser l'image visuelle de ce qu'elle observe ou discerne ; plutôt, le récit (re)crée la méthode du personnage, reprend ses efforts renouvelés, et relance sa spéculation et sa négociation d'images floues, incertaines. Le désir épistémologique et le déraillement de ce désir sont ainsi relayés et répétés. Les réflexions de Phasie oscillent entre la volonté d'immobiliser les images des passagers afin de pouvoir les distinguer et différencier, et la fascination perplexe de l'observatrice devant l'image fluide, mobile. L'écriture zolienne dessine ainsi une expérience proto-cinématographique (dissolution, *fading*) :

[...] elle essayait de les compter, en moyenne, à tant par wagon : il y en avait trop, elle n'y parvenait pas. Souvent, elle *croyait reconnaître des visages, celui d'un monsieur à barbe blonde, un Anglais sans doute, qui faisait chaque semaine le voyage de Paris, celui d'une petite dame brune, passant régulièrement le mercredi et le samedi. Mais l'éclair les emportait, elle n'était pas bien sûre de les avoir vus, toutes les faces se noyaient, se confondaient, comme semblables, disparaissant les unes dans les autres. Le torrent coulait, en ne laissant rien de lui* (BH, IV, 1032, nous soulignons).

Dans cet extrait du récit, des formes démonstratives inscrivent l'effort pour voir et le désir de préciser, mais la coïncidence des formes réflexives et leur absorption dans des verbes intransitifs (« disparaître », « couler ») relayent, au niveau scriptural, la dissolution de la volition et semblent déclencher des formes de chaos matériel et de vide éventuel (« en ne laissant rien de lui ») : l'écriture absorbe et inscrit la notion d'abolition et le processus d'effacement.

Le récit met en scène *et* l'effort pour voir *et* l'impossibilité de distinguer, et ainsi révèle son aspect performatif. L'écriture de Zola semblerait correspondre à la perspective de Michel de Certeau selon laquelle le texte moderne est une forme de *pratique*. Selon la « longue vue » de la modernité post-Lumières proposée par de Certeau, l'accent serait mis davantage sur le moyen d'expression et moins sur la chose exprimée, le contenu. De Certeau s'explique dans ces termes : « sur la page blanche, une pratique itinérante, progressive et régulée – une marche – compose l'artefact d'un autre « monde »,

non plus reçu mais fabriqué<sup>12</sup>. » De Certeau met en parallèle l'écriture comme processus (« l'économie scripturaire ») et des procédés industriels (c'est-à-dire que l'économie scripturaire absorbe, préserve et transforme ce qu'elle reçoit de l'extérieur). Le paradoxe qui fascine Phasie – le fait que les passagers soient à la fois mobiles *et* statiques, qu'ils traversent l'espace physique et soient en même temps immobilisés dans cet espace – est analogue au paradoxe exploré par de Certeau dans ses réflexions sur la relation du transport ferroviaire aux épistémès du pouvoir, de la déconnexion et de la totalisation :

Ne voyage qu'une cellule rationalisée. Une bulle du pouvoir panoptique et classificateur, un modèle de l'enfermement qui rend possible la production d'un ordre, une insularité close et autonome, voilà ce qui peut traverser l'espace et se rendre indépendant des enracinements locaux<sup>13</sup>.

Les interprétations faites par Phasie quant à la distance et à la proximité, quant à la répétition et à l'identité, ainsi que ses réflexions sur l'anomie, sont, pour l'essentiel, conformes à la description proposée par de Certeau. Le phénomène ferroviaire est décrit par de Certeau comme étant statique à l'intérieur et non moins statique à l'extérieur. La voie ferrée – vecteur du pouvoir panoptique de la voiture de train – présente une analogie inattendue avec le plan rectiligne des avenues d'Hausmann (et, bien sûr, avec la linéarité narrative naturaliste) : ainsi le désir panoptique d'autorité impériale trouve son écho dans le projet totalisateur du naturalisme orthodoxe, et souvent démenti (le « tout voir, tout peindre » de Claude Lantier ; le « tout savoir » de Pascal Rougon). Qui plus est, les implications abstraites du transport ferroviaire – sa traversée des espaces indépendamment de « l'enracinement local », pour citer de Certeau – instaurent une trajectoire correspondant au parcours interrompu du désir épistémologique (selon les observations faites par Phasie, plus on va vite, plus on devient savant et plus les connaissances s'accroissent, en théorie ; mais en pratique, on est mis en appétit et laissé sur sa faim : c'est bien son cas à elle).

De Certeau affirme que la perspective depuis la fenêtre du train construit et démantèle les relations entre l'intérieur et l'extérieur ; elle déstabilise l'axe dedans-dehors, éliminant ainsi le toucher et optimisant la faculté de voir (même s'il s'agit souvent d'une forme indistincte de voir). Comme nous l'avons constaté, cette instabilité résume l'expérience de l'individu qui regarde le train, qui essaye (vainement) de saisir l'image qui passe – que ce soit l'intérieur du compartiment du chauffeur de train ou la vue à travers une fenêtre – afin de *voir* au double sens physique et épistémologique : « “Je sais l'heure de ton train et je te guette, sur ta machine. Seulement, tu files, tu files ! Hier, tu as fait comme ça de la main. Je ne peux seulement pas répondre...”

12. Michel de Certeau, *L'Invention du quotidien : vol. 1, Arts de faire*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 1990, p. 200.

13. *Ibid.*, p. 165.

Non, non, ce n'est pas une manière de voir le monde" » (BH, IV, 1031). La vélocité – corrélation inverse de la vitesse au temps – présente une corrélation *directe* de la vitesse au gain de connaissances (« “On va vite, on est plus savant” », BH, IV, 1032). Mais ce gain épistémologique ou expérimentiel est relativisé en l'occurrence, comme Phasie le sait trop bien, par la perte de distinctions, par la non-communication (verbale, gestuelle), et par l'aggravation de l'anomie.

Aux prises avec l'expérience du moi moderne (désenchanté, fracturé, angoissé, hyperactif, séduit ou sceptique), ce roman – par ses implications psychiques – attire le vif intérêt des critiques et philosophes du vingtième siècle. Dans *Logique du sens* (1969), Deleuze insiste sur la qualité de « pré-cinéma » de *La Bête humaine*, roman précurseur de l'esthétique de Buñuel et de Renoir. Focalisant non seulement sur le style, mais aussi sur la sensibilité du roman, Deleuze situe cette œuvre dans la tradition moderne et illustre son argument en se référant à la fracture psychique au cœur du cycle des *Rougon-Macquart* :

Zola lance un grand thème qui sera repris sous d'autres formes et avec d'autres moyens par la littérature moderne, et toujours dans un rapport privilégié avec l'alcoolisme : le thème de la fêlure<sup>14</sup>.

Deleuze identifie la fracture (« le grand vide intérieur »), non seulement avec le corps comme contenant (*soma*), mais également avec la chose contenue (*germen*).

Le monde romanesque zolien découvre une conscience critique de la précarité des valeurs culturelles. Comme le dira Paul Virilio un siècle plus tard, les citoyens immobilisés culturellement se trouvent exclus des réseaux d'information : c'est bien le cas de Phasie, personnage fictif qui sera, par bien des aspects, anticipatoire de la critique de l'anomie née de la globalisation effrénée. La marraine de Jacques Lantier, isolée affectivement et culturellement, saisit l'ironie selon laquelle les trains passent, bondés de passagers français et étrangers, mais Phasie reste à l'écart du multiculturalisme et de la mobilité internationale, phénomènes dont les possibilités apparaissent devant elle, avant de fusionner avec la vision auctoriale d'un réseau global de connexions et de correspondances :

[...] la terre entière passait là, pas des Français seulement, des gens venus des contrées les plus lointaines, puisque personne maintenant ne pouvait rester chez soi, et que tous les peuples, comme on disait, n'en feraient bientôt plus qu'un seul (BH, IV, 1032).

L'accent mis sur la convergence et sur l'unité présente ou future, anticiperait l'esthétique unanimiste des années 1900<sup>15</sup>. Pourtant, la notion

14. Gilles Deleuze, *Logique du sens*, Paris, Minuit, 1969, p. 11.

15. La philosophie de Jules Romains, fondée sur l'idée d'une identité individuelle définie par l'expérience urbaine collective, trouve sa plus forte expression dans la poésie de *La Vie unanime* (1908).



utopique de l'unicité est d'emblée déconstruite, comme nous l'avons constaté, par la critique de l'uniformité, du réductionnisme : « ça, c'était le progrès, tous frères, roulant tous ensemble, là-bas, vers un pays de cocagne » (*BH*, IV, 1031). La vision élargie articulée par le narrateur comprend et excède la réponse culturelle perspicace de Phasie en ouvrant des perspectives géopolitiques et des horizons globaux. Désormais le concept de « progrès », actualisé par le *topos* du transport ferroviaire, est de plus en plus chargé d'ironie puisque l'avenir dystopique (la guerre franco-allemande de 1870-1871) sera présagé dans la conclusion du roman. Dans *La Bête humaine*, l'itération narrative et la transposition métaphorique inscrivent l'idée de la précipitation vers le désastre, mouvement qui est d'abord évoqué dans les dernières pages de *Nana* (1880) et qui sera déployé dans des visions épiques de la guerre avec la Prusse dans *La Débâcle* (1892). Dans *La Bête humaine*, la mécanicité omnipuissante est saisie dans l'évocation récurrente, performative, de la répétition, de la rigidité et de la raison déshumanisée (« et ça passait, ça passait, mécanique, triomphal, allant à l'avenir avec une rectitude mathématique », *BH*, IV, 1035). Ces instances prennent une ampleur dramatique dans la vision ultime du train, débordant de soldats ivres, sans conducteur, qui se précipite dans le chaos, dans le désastre : « et la machine, libre de toute direction, roulait, roulait toujours [...] Elle roulait, roulait sans fin » (*BH*, IV, 1330).

Le destin du train figure le destin de la nation dans cette vision épique qui clôt le récit, vision qui absorbe et efface le réseau de destins individuels s'entrecroisant dans le roman : celui d'un gardien abusif, celui d'une femme adultère, celui d'un époux insuffisant et exaspéré, celui d'un rival amoureux homicide, et celui de deux chauffeurs de train déments.

\*

L'œuvre romanesque de Zola est une aire de construction narrative – et de déconstruction critique – des machines mythico-matérielles d'un présent résolument tourné vers le XX<sup>e</sup> siècle, voire le XXI<sup>e</sup> siècle. Le projet narratif qui fait rivaliser les vecteurs de l'utopie (désir, ambition, activité, expansion) avec une vision parallèle des dystopies contemporaines et futures (conflit international, crise sociale, implosions culturelles, pressions économiques) met au jour, au sein de l'écriture, les enjeux et tensions de la modernité culturelle que nous ne cessons de vivre.