

RELIEF – *Revue électronique de littérature française* 12 (2), 2018, p. 54-72.

DOI: [doi.org/10.18352/relief.1008](https://doi.org/10.18352/relief.1008)

ISSN: 1873-5045 – URL: [www.revue-relief.org](http://www.revue-relief.org)

This article is published under a CC-BY 4.0 license

---

F.T. Marinetti (1876-1944) a embrigadé Émile Zola (1840-1902) comme précurseur du futurisme italien, parce qu'il a introduit dans le roman naturaliste la fascination pour les machines, et pour le train en particulier. Au-delà d'une analyse de la réception critique de l'auteur des *Rougon-Macquart*, je fais l'hypothèse que les intuitions formulées par Marinetti dans « La nouvelle religion-morale de la Vitesse » (1916) mettent en évidence chez le romancier naturaliste une réflexion sur l'accélération du monde : *La Bête humaine* (1890) révèle non seulement une esthétique et une éthique pré-futuristes, mais effectue aussi un transfert sacré au lieu-dit « La Croix-de-Maufras ». C'est à travers cette figure polysémique que Zola pense le rapport entre la technologie et la religion, et plus précisément entre la vitesse et la Providence dans le monde moderne.

Se pourrait-il que Filippo Tommaso Marinetti, le promoteur italien du mouvement futuriste, ait construit des outils théoriques permettant rétrospectivement de découvrir chez Émile Zola un penseur de la vitesse dans le monde moderne ? Plus généralement, au-delà des chronologies de l'histoire littéraire, peut-on concevoir le paradoxe d'un écrivain qui influencerait... son précurseur ? Dans *La poésie partout, Apollinaire, homme-époque (1898-1918)*, Anna Boschetti expose, à l'aide des concepts de la sociologie de Pierre Bourdieu, à quel point la notion d'influence est peu opérante, s'agissant d'un milieu aussi complexe que celui des avant-gardes historiques à Paris au début du XX<sup>e</sup> siècle. Omniprésents dans la capitale grâce à l'activité frénétique de leur chef de file et théoricien, les Futuristes italiens sont au cœur de pratiques artistiques qu'ils partagent avec d'autres, sans qu'on puisse décider par exemple qui a la paternité de l'art « simultané » (Boschetti, 136-137). Plutôt que de débusquer en vain la primeur d'un concept, la sociologue préfère cartographier le champ littéraire en analysant les forces en présence, ou le poids symbolique des lieux de publication (revues, maisons d'édition...). Et pourtant, même pour la sociologie de la littérature, il y a un avant et un après : la réalité de la chronologie, et des dates de publication.

Du reste, bien que Marinetti appelle les jeunes artistes à faire table rase, une galerie de précurseurs est nécessaire pour affirmer l'existence d'une avant-garde. Or c'est Émile Zola qui figure en première ligne sur la liste des hommes illustres du futurisme dans « Nous renions nos maîtres les symbolistes, derniers amants de la lune », devant Walt Whitman, et des auteurs aujourd'hui moins connus tels que Rosny aîné, Paul Adam, et Gustave Kahn (1980, 120). Dans ce texte on peut se demander si le nom de Zola n'est pas d'abord appelé par une référence indirecte à *La Bête humaine*, à ce véritable roman policier qui introduit la machine – le train express – dans la littérature naturaliste : « Nous sommes rouges, nous aimons le rouge, et, les joues réverbérées par les fours des locomotives, nous chantons le triomphe grandissant de la Machine, qu'ils [les Symbolistes] haïssaient stupidement » (117-118). Le rouge est en effet la couleur primaire de ce roman noir, depuis le régime des signaux d'alarme que le mécanicien doit déchiffrer (« Dans l'effacement confus des wagons et des machines encombrant les rails, un grand signal rouge tachait le jour pâle », Zola 1977, 28), en passant par la « chambre rouge » de la Croix-de-Maufras où le juge Grandmorin séquestre et violente sexuellement ses victimes, le signal rouge de l'aiguilleur, le « reflet rougeâtre » de la lune, le « triangle rouge » qui signale l'arrière du train, jusqu'au symptôme de la folie meurtrière de Lantier, attisée par son désir pour Flore : « Toujours le désir l'avait rendu fou, il voyait rouge » (82).

Si Marinetti voit rouge, comme Etienne Lantier, c'est parce qu'il partage le point de vue du conducteur de la locomotive amoureux de sa machine, en ignorant, ou en feignant d'ignorer, la finalité morale du roman de Zola qui se conclut par la catastrophe annoncée du train lancé à toute vitesse, sans conducteur, menant les soldats vers la débâcle de la guerre contre la Prusse. Pour Zola, la vitesse n'est donc pas une fin en soi : le réseau ferroviaire en expansion crée des déserts ruraux qui ne sont pas desservis ; et le progrès masque la réalité de l'instinct, la bête qui sommeille en l'homme. C'est l'analyse qu'il délègue au personnage de Phasie, la femme du garde-barrière, qui regarde défilier l'express Paris-Le Havre :

Que de monde ! encore la foule, la foule sans fin, au milieu du roulement des wagons, du sifflement des machines, du tintement du télégraphe, de la sonnerie des cloches ! [...] Et ça passait, ça passait, mécanique, triomphal, allant à l'avenir avec une rectitude mécanique, dans l'ignorance volontaire de ce qu'il restait de l'homme, aux deux bords, caché et toujours vivace, l'éternelle passion et l'éternel crime. (75-76)

Si la lecture marinettienne est partielle, je voudrais montrer en quoi le manifeste intitulé « La nouvelle religion-morale de la Vitesse » (1916) permet une relecture

de *La Bête humaine*, en particulier de la représentation de la technologie ferroviaire dans son rapport à la religion catholique. Je reprends donc à mon compte la formulation de Sophie Rabaud qui étend la notion de transtextualité empruntée à Gérard Genette : « Un texte est porteur de son passé qu'il détermine plus qu'il n'est déterminé par lui ; inversement un texte est porteur de son futur qu'il contient en puissance sinon en acte : la trace est trace du futur plus que du passé » (Rabaud, 37). C'est le manifeste italien de 1916 qui éclaire le roman français de 1890, tout en étant éclairé par lui : au « lieu-dit » de la Croix-de-Maufras, sur la ligne Paris-Le Havre, où se pense l'interaction entre le Progrès et la présence divine, entre la Vitesse et la Providence.

### **La ligne Paris – (Aix) – Milan – (Venise) : d'Émile Marinetti à F.T. Zola**

Avant de montrer comment Marinetti construit la réception d'un Zola futuriste, il faut se demander pourquoi il reconnaît en lui un génie frère. Comment expliquer par exemple sa contribution à une enquête littéraire sur l'auteur naturaliste, publiée dans le journal *La Plume*, qui tranche sur les autres par son caractère tout à la fois dithyrambique et elliptique :

Le front d'Émile Zola surgira immortel et pur sur l'horizon embrumé de l'histoire comme une de ces montagnes sacrées de l'Inde dont la cime inaccessible est habitée seulement par des peuplades d'étoiles heureuses. (1902, 1234)

Comme le *Mémorial* pour Julien Sorel – ou les romans de Walter Scott pour Emma Bovary – les romans de Zola sont d'abord le péché secret de l'adolescent qui explique dans son « Autoportrait » avoir été expulsé du collège français jésuite d'Alexandrie pour les avoir introduits dans l'institution. En fait, une lettre du Principal adressée au père de Marinetti fait plus généralement référence à des ouvrages « contraires à la morale catholique » (2006, 426). Réalité ou autofiction, l'essentiel est que pour Marinetti la lecture de Zola et son exclusion des Jésuites soient significatives. Manière de rappeler que l'auteur naturaliste est un auteur jugé scandaleux à l'époque, et surtout que le jeune Marinetti est monté à Paris à cause de (ou grâce à) Zola, afin d'y poursuivre ses études. Aux yeux de l'aspirant poète, on peut se demander enfin si Zola ne représente pas le comble de la réussite littéraire. Car, dans les termes de Bourdieu, l'auteur de *L'Assommoir* réussit à cumuler la consécration artistique (valorisation du scandale dans l'avant-garde bohème, recherche formelle de « l'écriture artiste »), et la consécration économique garante de l'indépendance de l'artiste. Ceci explique la place centrale qu'il occupe dans le schéma de l'espace littéraire selon le sociologue :

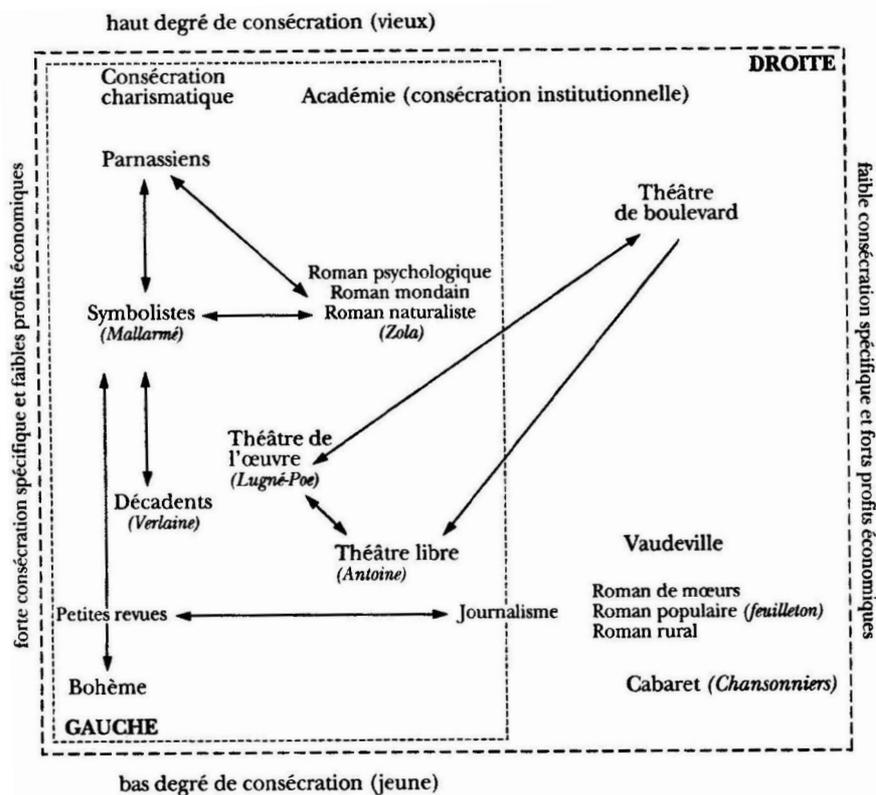


Fig. 1. Le champ littéraire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Bourdieu, 176)

Plus profondément, et pour redistribuer les attendus du proverbe, Zola s'impose comme l'artiste qui a su être un prophète étranger dans son propre pays. D'origine italienne par son père (vénitien), adolescent aixois (de 1843 à 1848), Émile Zola impose la modernité des principes naturalistes sur le champ artistique parisien en faisant face aux accusations xénophobes de ceux qui le traitent de « métèque ». En 1902, Maurice Barrès déclare par exemple qu'« Émile Zola pense naturellement en Vénitien déraciné » (Sternhell, 314). Plus tard, en 1908, ce sont les « Camelots du roi » de *L'Action française* qui protestent contre le « métèque » Zola, à l'occasion de sa panthéonisation (Sanson, 212). Alors que Marinetti et les futuristes italiens ont eux-mêmes dû s'imposer dans un climat parfois très hostile (Stead, 379), on comprend mieux la présence de Marinetti au transfert des cendres de Zola au Panthéon en 1908 (Agnese, 67).

Dans ce contexte on ne s'étonnera pas non plus que Marinetti réaffirme l'italianité du « grandissimo scrittore d'origine italiana » (Vreckem, 113). Plus précisément, Zola représente à ses yeux le modèle de l'artiste qui s'est affranchi du 'passéisme', cette adoration des maîtres qui auraient freiné l'art italien dans son élan. Marinetti n'ignore pas que Zola est d'ascendance vénitienne par son père, François Zola, officier dans l'artillerie – une arme chère à l'auteur de *L'alcova d'acciaio* (Cuillé, 31) – et ingénieur novateur à l'origine du barrage

hydraulique bétonné à Aix-en-Provence, au pied de la montagne Sainte-Victoire. Or Venise représente par excellence tout le 'passéisme' dont le mouvement futuriste entend faire table rase, comme l'atteste le « Discours futuriste aux Vénitiens » (1910) improvisé dans le Théâtre de la Fenice, et ponctué par des 'gifles sonores' échangées entre les artistes et le public :

Vénitiens ! Quand nous avons crié : Tuons le clair de lune ! nous pensions à vous, Vénitiens, nous pensions à toi, Venise pourrie de romantisme ! [...] Nous sommes fatigués d'aventures érotiques, de luxure, de sentimentalisme et de nostalgie ! (1973, 112-113)

Nul doute que le père de Zola, et son fils à travers lui, représentent l'esprit d'entreprise et le dynamisme que Marinetti réclame de ses compatriotes.

### **Éthique de la Vitesse : Etienne Lantier, un *Superuomo* futuriste ?**

Au-delà de cet itinéraire biographique croisé, il faut se demander si Zola peut être lu comme un précurseur du futurisme. Se pourrait-il par exemple que Jacques Lantier, le jeune mécanicien qui conduit la locomotive dans *La Bête humaine*, incarne aux yeux de Marinetti une préfiguration du héros futuriste et de ses valeurs ? La valeur futuriste la plus évidente incarnée par Lantier, c'est d'abord l'amour pour la machine et la technologie. C'est sans doute à ce personnage que pense Marinetti lorsqu'il écrit dans « L'homme multiplié et le règne de la machine » :

[...] nous exaltons l'amour pour la Machine que nous avons vu flamboyer sur les joues des mécaniciens, recuites et souillées de charbon. Ne les avez-vous jamais observées quand ils lavent amoureusement le grand corps puissant de leur locomotive ? Ce sont les tendresses minutieuses et savantes d'un amant qui caresse sa maîtresse adorée. (1980, 111)

Lantier en effet personnifie sa machine, et il perçoit en elle ce que Marinetti nomme une « véritable sensibilité des machines » (*ibid.*, 112) :

Mais Jacques, par tendresse, en avait fait [de la locomotive] un nom de femme, la Lison, comme il disait, avec une douceur caressante. Et, c'était vrai, il l'aimait d'amour, sa machine, depuis quatre ans qu'il la conduisait. [...] Mais lui savait qu'il y avait autre chose, car d'autres machines, identiquement construites, montées avec le même soin, ne montraient aucune de ses qualités. Il y avait l'âme, le mystère de la fabrication, ce quelque chose que le hasard du martelage ajoute au métal, que le tour de main de l'ouvrier monteur donne aux pièces : la personnalité de la machine, la vie. (196)

Lantier incarne aussi aux yeux de Marinetti l'éthique futuriste du danger, formulée dans la proposition liminaire du manifeste fondateur du futurisme (1909) : « Nous voulons chanter l'amour du danger, l'habitude de l'énergie et de la témérité » (1973, 87). Or, pour le jeune mécanicien, les systèmes d'alerte mis en place sur le réseau pour limiter les risques d'accidents sont autant de freins à son désir frénétique de vitesse :

Il était tout au souci de garder sa vitesse, sachant bien que la vraie qualité d'un mécanicien, après la tempérance et l'amour de sa machine, consistait à marcher d'une façon régulière, sans secousse, à la plus haute pression possible. Même, son unique défaut était là, dans un entêtement à ne pas s'arrêter, désobéissant aux signaux, croyant toujours qu'il aurait le temps de dompter la Lison : aussi, parfois, allait-il trop loin, écrasait les pétards, « les cors au pied », comme on dit, ce qui lui avait valu deux fois des mises à pied de huit jours. (Zola, 1977, 243)

Si Lantier est tempérant, c'est qu'il connaît les effets dévastateurs de la boisson sur la génération dont il est issu ; et que l'alcool peut déclencher en lui une pulsion meurtrière (85). En revanche, c'est bien la vitesse accumulée « à la plus haute pression possible » qui tient lieu pour lui de drogue ('*speed*', en anglais), corroborant l'éthique du risque valorisée par Marinetti comme « synthèse de tous les courages en action » et « mépris des obstacles » (1973, 367).

Et pourtant la lecture marinettienne de *La Bête humaine* trahit un point aveugle : la relation amoureuse de Lantier et de Séverine, surtout lorsqu'elle prend un tour romantique, ou à tout le moins chevaleresque. Zola adopte ici le point de vue de Lantier dont les forces sont décuplées par la pensée de sa Dame :

Jamais, quand une cause involontaire l'avait mis en retard, qu'il lançait sa machine à une vitesse de quatre-vingts kilomètres, jamais il n'avait songé aux dangers que pouvaient courir les voyageurs [...] dès maintenant il avait charge d'amour. [...] Mais, en ce moment, dans le grand danger où il se sentait, la pensée que Séverine était là, qu'il avait charge de cette chère existence, décuplait la force de sa volonté, tendue toute là-bas, jusqu'à Paris, le long de cette double ligne de fer, au milieu des obstacles qu'il devait franchir. (198-199 ; 243)

Non seulement Jacques ne fusionne pas avec sa machine pour se transformer en surhomme, mais c'est la femme sentimentale qui décuple les forces du nouveau chevalier, ce qui contredit l'un des principes fondamentaux de « La nouvelle religion-morale de la Vitesse » : « La vitesse détruit l'Amour avec un grand A, vice du cœur sédentaire, triste coagulation, artério-sclérose de l'humanité » (1973, 370). On pourrait bien sûr faire l'hypothèse que Séverine Roubaud, loin d'être une héroïne sentimentale, incarne aussi le rêve de la femme futuriste selon Valentine de Saint-Point (« Femmes trop longtemps dévoyées dans les

morales et les préjugés, retournez à votre sublime instinct, à la violence, à la cruauté », 1973, 331). Ayant connu la luxure dès son plus jeune âge, participé à un meurtre lors d'une mission impossible où elle s'est accrochée à l'extérieur d'un train filant à toute vitesse, n'est-ce pas elle qui connaît les effets de vitesse les plus intenses ? En réalité, c'est l'itinéraire tragique de Lantier qui confirme la théorie marinettienne : Lantier a trahi sa machine pour une tentatrice (« Ève » est au cœur du prénom de Séverine, comme le Serpent dans la forme de l'anneau que le juge Grandmorin lui avait offert pour acquérir ses faveurs, et son silence), et c'est pourquoi la 'fêlure' héréditaire s'est rouverte. Pour n'avoir su fusionner avec sa machine, Lantier n'a pu incarner le héros futuriste rêvé par Marinetti.

### **Divinité de la « ligne droite » : esthétique de la vitesse**

En proclamant la nouveauté de la « beauté de la vitesse » dans le manifeste fondateur de 1909, Marinetti valorise non seulement la beauté fonctionnelle de l'automobile, mais aussi la vertu poétique de la vitesse. Car l'avènement des transports rapides a intensifié la perception, rendant possible de nouvelles synthèses avant-gardistes. Dans ce contexte on peut se demander si l'enquête de terrain préliminaire que Zola a consignée pendant un trajet en locomotive est riche en impressions de vitesse originales.

La réponse est à première vue décevante : loin d'intensifier les impressions de vitesse, la position du conducteur n'est pas privilégiée par rapport à celle des passagers du train : « A droite et à gauche, les champs ne défilent pas plus vite que vus d'une portière de wagon » (Zola, 1977, 498). Cependant, entre la première note du carnet (« Mon impression sur la locomotive ») et la formule elliptique concluant la série d'impressions éprouvées par le voyageur (« Enfin, tout. »), c'est bien la vitesse qui de manière pré-futuriste a intensifié la perception. Impressions tactiles (« une grande trépidation »), visuelles (« L'impression des longues lignes droites. Les courbes qui cachent la voie, puis une partie droite allant à l'infini, se perdant »), auditives (« [le train] il passe dans un tonnerre », « Le soubresaut au passage des aiguilles »). Il faudrait donc renverser la formule d'Henri Mitterand dans la présentation de ces notes préparatoires : « L'écrivain a pénétré avec une intuition très rapide un univers qui lui était tout à fait étranger. L'acuité des sensations enrichit la pertinence des observations techniques » (*ibid.* 498). Car ce n'est pas l'intuition de Zola qui est rapide, mais, dans les termes de Marinetti, la vitesse du train qui intensifie la sensibilité de l'écrivain, tout en révélant la matière d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse.

Parmi les principes esthétiques liés à la vitesse, corrélés à l'éthique du danger, figure l'éloge de la ligne droite sans cesse valorisée par Marinetti. Dans le 16<sup>e</sup> point de « L'imagination sans fils et les mots en liberté » il formule par exemple :

Dégoût de la ligne courbe, de la spirale et du tourniquet. Amour de la ligne droite et du tunnel. La vitesse des trains et des automobiles qui regardent de haut les villes et les campagnes nous donnent l'habitude du raccourci optique et des synthèses visuelles. (1977, 143)

Ailleurs, il déclare que les trains et les tunnels figurent parmi les « Lieux habités par le Divin » (*ibid.*, 368). Or dans *La Bête humaine*, on ne trouve aucune occurrence d'une ligne droite associée à une synthèse visuelle, ou à un dégagement vers l'infini, comme c'était le cas dans les notes préparatoires (« L'impression des longues lignes droites [...] une partie droite allant à l'infini, se perdant », *supra.*). Au contraire c'est le personnage de Flore qui aime à tromper la mort dans le tunnel de Malaunay :

C'était une de ses promenades, ce souterrain long d'une grande demi-lieue, cette avenue voûtée, toute droite, où elle avait l'émotion des trains roulant sur elle, avec leur fanal aveuglant : chaque fois, elle manquait de s'y faire broyer, et ce devait être ce péril qui l'y attirait, dans un besoin de bravade. (355)

Flore sera la victime expiatoire de cette fascination morbide pour la vitesse dans le tunnel, lorsqu'elle se jettera sous les roues du train conduit par Lantier dont elle est jalouse. Pour elle, comme pour les soldats à la fin du roman, la ligne droite n'offre d'autre synthèse qu'un destin tragique : le suicide pour l'une, la guerre de 1870 pour les autres.

Plus profondément, dans le manifeste « La nouvelle religion-morale de la Vitesse » (1916) qui nous sert de modèle théorique pour relire le roman, Marinetti articule son esthétique de la vitesse à un véritable principe de subjectivation. Le futuriste élabore en effet sa représentation de la ligne droite en évoquant la vitesse dans le « double virage », trajectoire qui décuplerait la conscience de soi du conducteur : « La vitesse en ligne droite est massive, grossière, inconsciente. La vitesse dans le virage et après le virage est transparente, distinguée, consciente » (1980, 369). Dans *La Bête humaine*, l'opposition entre la ligne droite et la courbe correspond elle aussi à différents degrés de présence à lui-même du sujet. Les « grandes courbes » obligent en effet Lantier à être en éveil, puisqu'elles peuvent dissimuler un obstacle naturel (lors de l'épisode de la tempête de neige), ou humain (le chariot du carrier que Flore met en travers de la voie pour provoquer l'accident ferroviaire) :

[Jacques] ne quittait plus la voie des yeux, se penchait à toute seconde, en dehors de la vitre de l'abri, pour mieux voir. [...] Il sifflait aux passages à niveau, aux gares, aux tunnels, aux grandes courbes. [...] Et c'était sur la voie toujours, en avant, que revenait son regard, tout à la surveillance des moindres particularités, dans une attention telle, qu'il ne voyait rien autre, qu'il ne sentait même pas le vent souffler en tempête. (200)

En associant le parcours des « grandes courbes » à l'acuité de l'attention, Zola anticipe les intuitions théorico-poétiques de Marinetti. Véritable mode de subjectivation, la vitesse dans la courbe intensifie la conscience du sujet. Mieux : la vitesse dans la courbe rend possible une véritable Apocalypse : une 'révélation', étymologiquement, de son propre destin tragique. C'est le cas lorsque Lantier conduit la Lison à travers la tempête de neige :

Jacques, aveuglé, ôta ses lunettes, les essuya. Son cœur battait à grands coups, il ne sentait plus le froid. Mais, brusquement, la pensée lui vint d'une tranchée profonde, qui se trouvait à trois cents mètres environ de la Croix-de-Maufras : elle s'ouvrait dans la direction du vent, la neige devait s'y être accumulée en quantité considérable ; et, tout de suite, il eut la certitude que c'était là l'écueil marqué où il naufragerait. Il se pencha. Au loin, après une dernière courbe, la tranchée lui apparut, en ligne droite, ainsi qu'une longue fosse, comblée de neige. Il faisait plein jour, la blancheur était sans bornes et éclatante, sous la tombée continue des flocons. (256-257)

Jacques Lantier connaît parfaitement la géographie de la ligne Paris-Le Havre, et ici ce n'est pas précisément dans le virage que la vitesse est 'consciente'. Pourtant, c'est bien une expérience de la vitesse qui révèle la vérité prémonitoire de la « tranchée profonde » : signe prémonitoire de la mort annoncée des victimes anonymes de l'accident, comme des personnages du roman, à cet endroit marqué de la Croix-de-Maufras.

Enfin, *La Bête humaine* illustre un troisième principe esthétique que Marinetti associe à la vitesse, celui de « l'esprit de contradiction » :

Le train et l'auto imposent à tout ce qui existe sur la route l'esprit de contradiction, c'est-à-dire la vie. La vitesse du train exige du paysage traversé qu'il se divise immédiatement en deux paysages tournoyants en sens inverse à sa propre direction. (1973, 369)

Ce principe est formulé par Séverine, lorsqu'elle confie à Jacques son expérience traumatisante, agrippée à l'extérieur du train lancé à toute vitesse :

Oh ! ce bruit d'enfer, cette trépidation violente dans laquelle je marchais ! Il me semblait qu'un orage m'avait prise, me roulait comme une paille, pour aller, là-bas, m'écraser contre un mur. Derrière mon dos, la campagne fuyait, les arbres me suivaient d'un galop enragé, tournant sur eux-mêmes, tordus, jetant chacun une plainte brève, au passage.

L'antithèse des deux verbes de mouvement (« fuyait » / « suivaient ») traduit poétiquement un effet de vertige assez proche du '*dolly zoom effect*' ('travelling contrarié') utilisé par Hitchcock dans *Sueurs froides* (1958) : effet spécial qui consiste à zoomer tout en reculant la caméra, afin de traduire le vertige perçu par le personnage. Dans son analyse du poème « Réveil en voiture » de Gérard de Nerval, Claude Pichois a démontré que cette impression de vitesse, conjuguant poursuite et fuite, avait plus qu'une valeur esthétique. Pour la génération des écrivains romantiques (Hugo, Gautier...) elle trahit un traumatisme historique, celui de la déroute de Waterloo (83). Dans cette perspective, la vision de l'assaut et de la fuite serait ici plutôt proleptique, annonçant la déroute de l'armée française face à la Prusse, qui fera l'objet justement du roman de Zola publié deux ans plus tard : *La Débâcle* (1892). Pour Marinetti, l'expérience de ce double mouvement est bien plus qu'un 'effet spécial' : c'est un mode particulier d'intensification de l'expérience humaine par la vitesse qui « détruit la loi de gravité [car elle] rend les valeurs de Temps et d'Espace subjectives et partant esclaves » (1980, 369). Rien cependant dans la vision de l'héroïne de Zola ne traduit une expérience de maîtrise du temps et de l'espace : la machine de vision du train est ici cauchemardesque.

### **La Croix-de-Maufras ... est une Croix**

L'intérêt d'une telle lecture croisée permet surtout d'élucider sur le toponyme de « La Croix-de-Maufras », en revenant en premier lieu sur une intuition théorique formulée en 1902 par Stuart Merrill au sujet de la nature 'mystique' de la machine chez Zola : « Il éclate en hymnes mystiques devant la force majestueuse et terrifiante de l'usine, de la machine, de la mine. On l'a dit et redit : chaque roman de Zola est dominé par la présence inquiétante d'une Chose [...] dans la *Bête humaine*, c'est la locomotive [...] » (cité dans Thorel-Cailleteau, 304). Cette intuition est reprise plus récemment chez Vinall :

What is most significant, however, is that in Marinetti as in Zola the portrayal is ambiguous: machines are both monstrous and superhuman, destructive and beautiful; and the cult of machine coexists with a sense of an almost mystical relationship with the forces of the universe. (25)

Pour préciser la caractérisation assez vague de l'adjectif « mystique », je voudrais analyser ici les effets de sens produits par la conjonction du train express et du toponyme de la « Croix-de-Maufras » ; et ce, à la lumière du schéma vectoriel qui conclut le manifeste marinettien « La nouvelle religion-morale de la Vitesse ». Attardons-nous sur une lettre du 22 juin 1889 dans laquelle Zola évoque les lieux de son roman :

Il m'est impossible de vous expliquer le choix des lieux où se passe mon roman, sans entrer dans de trop longues explications. D'abord il se passe surtout au Havre, puis à Paris, puis à Rouen, et enfin dans un poste de cantonnement au sortir du tunnel de Malaunay, avant la station de Barentin. Le choix de ce poste m'a été imposé par l'intrigue même de l'œuvre. Il faut que certaines scènes se passent là, parce qu'elles ne peuvent pas se passer ailleurs. (2005, 610)

« Là », ce lieu qui n'est pas nommé dans la lettre, c'est la « Croix-de-Maufras ». La critique a d'abord tenté d'identifier le toponyme, le nez sur la carte, des noms de lieux 'réels' ayant pu inspirer la création du nom composé (Scott, 638). S'appuyant sur l'étymologie, « Maufras » est aussi déplié à juste titre par Henri Mitterand comme ce lieu où « le mal se fera » (1960, 1760) : signe prémonitoire, la « Croix-de-Maufras » annonce en effet une tragédie romanesque à répétition : le meurtre de Grandmorin par Roubaud à la sortie du tunnel, celui de la tante Phasie empoisonnée par son mari, l'accident ferroviaire provoqué par Flore (suivi du suicide de la coupable), sans compter la mort de Jacques et de son chauffeur Pecqueux, puis la mort annoncée des soldats dans le train lancé à toute vitesse dans la nuit, dans la séquence finale... Il faudrait ajouter que le toponyme n'a pas qu'une valeur prédictive dans la mesure où la Croix-de-Maufras est aussi le lieu où le mal a déjà été commis avant le début du récit par le juge Grandmorin, à l'origine du meurtre de la petite Louissette. Zola ne confirme pas mais laisse comme indice, dans le jardin de la maison isolée en ce lieu, un énigmatique tas de cordes associées tacitement aux méthodes du vieillard pédophile. Plus récemment, une étude thématique entièrement consacrée au toponyme prétend en déchiffrer « le sens », avant d'énumérer une série de significations diverses, d'ordre biographique, intertextuel (« lieu qui, par sa forme et sa fonction, évoque l'intertextualité (*sic*) de l'*Œdipe Roi* de Sophocle »), ou encore lexical (« l'endroit du refoulé par l'évocation de l'expression familiale (*sic*) « faire une croix » sur quelque chose de douloureux, à qui (*sic*) il vaudrait mieux renoncer », Geat, 142-143) : ce lieu nodal du roman a donc fait couler beaucoup d'encre, sans qu'on puisse décider au final quel est 'le' sens de la Croix-de-Maufras.

Il est curieux que la Croix comme symbole religieux ne soit pas évoquée par la critique. Silence étrangement éloquent. Rappelons que le dictionnaire d'Émile Littré se fait l'écho du débat qui divise le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle entre les catholiques et les 'positivistes' tels que Renan ou Strauss, puisque la première acception de l'article « croix » désigne historiquement l'instrument de torture (« Sorte de gibet où l'on attachait, dans l'antiquité, certains criminels. Le supplice de la croix », Littré), et que la seconde évoque « Le bois même où Jésus-

Christ fut attaché. La vraie, la sainte croix » ; puis « *Par extension*, le christianisme », suivi de l'exemple : « Faire triompher la croix. L'étendard de la croix ». Si à la Croix-de-Maufras se croisent les destins tragiques des personnages, pourquoi l'arrière-plan religieux de ce toponyme n'est-il évoqué ni par Zola, ni par ses lecteurs ?

Une première explication pragmatique se trouve dans la lettre citée plus haut où Zola se plaint d'avoir dû condenser deux milieux (les mondes ferroviaire et judiciaire) dans le même roman : aucune place pour l'analyse de la question religieuse, et du milieu ecclésiastique qui sera rassemblé dans le cycle des *Trois villes*. C'est en effet dans *Lourdes* (1894) que Zola se fera l'écho du succès des pèlerinages catholiques vers la « divine illusion » de la Grotte de Massabielle : de ces transports en masse des pèlerins et des malades, rendus possibles par le développement du réseau ferroviaire (Lagrée, 223-239). Zola met en lumière ce qui pour lui est un paradoxe : la récupération d'une force incarnant le Progrès (le train) au service de la croyance dans le miracle :

Pierre croyait les entendre, ces trains en branle, ces trains venus de partout, convergeant tous vers le même creux de roche où flamboyaient des cierges. Tous grondaient, parmi des cris de douleur et l'envolement des cantiques [...]. Ils roulaient, ils roulaient encore, ils roulaient sans fin, charriant la misère de ce monde, en route pour la divine illusion, santé des infirmes et consolatrice des affligés. (1901, 20-21)

Dans *La Bête humaine*, il ne semble y avoir aucun rapport entre l'accélération du monde et la religion. Ce que représente le train pour Phasie, c'est l'expansion d'un réseau ferroviaire qui délimite des déserts ruraux, puisque seules les villes desservies par l'express ont un avenir économique. Par ailleurs, à travers la voix de son personnage, Zola décrit bien le phénomène d'une première globalisation qui profite surtout aux nomades détenteurs du capital, à ce voyageur américain par exemple qui déclare faire le déplacement New York-Paris toutes les trois semaines pour ses affaires (254). Et pourtant, si dans *Lourdes* Zola représentera le détournement du symbole du Progrès (le train) en faveur de la « divine illusion » (la religion catholique), *La Bête humaine* représente une autre forme de détournement : la vitesse du train masque la réalité des passions humaines, et l'instinct de la bête. C'est Phasie qui formule en discours direct, ce qui est sans doute le thème central du roman :

Ah ! c'est une belle invention, il n'y a pas à dire. On va vite, on est plus savant... Mais les bêtes sauvages restent des bêtes sauvages, et on aura beau inventer des mécaniques meilleures encore, il y aura quand même des bêtes sauvages dessous. (73)

### Une lecture / performance de *La Bête humaine*, à Lourdes...

Évidemment, *Lourdes* et *La Bête humaine* ne décrivent pas les mêmes milieux : les préoccupations religieuses ne sont pas évoquées une seule fois dans le roman ferroviaire, et le personnel ecclésiastique n'y est jamais mentionné. Est-ce à dire que la question religieuse soit absente ? C'est le moment de faire intervenir un texte autobiographique de Marinetti dans lequel il déclare que l'épopée des trains est « futuriste », et qu'il a déclamé à Lourdes, dans une pension d'ecclésiastiques, « con veemenze brutali di voce il finale epico futurista della *Bestia Umana* » (« d'une voix tonnante et sur un ton véhément », cité dans Vreckem, 113). Autofictionnelle ou non, l'anecdote mérite d'être analysée comme une véritable performance poétique. Car, au-delà de l'effet de scandale réitérant de manière publique l'épisode autobiographique mentionné plus haut (le renvoi du collègue jésuite, pour avoir introduit dans l'institution des romans de Zola), la lecture à haute voix de la scène finale de *La Bête humaine* détourne virtuellement la vitesse apocalyptique du train Paris-Le Havre pour la précipiter en direction de la célèbre Grotte de Lourdes, faisant imploser du même coup ce que Zola avait nommé la « divine illusion ». Rappelons que le final du roman évoque en effet un train de soldats lancé à toute vitesse dans la nuit, sans conducteur, après que Lantier et Pecqueux ont été broyés sous les rails au terme d'une lutte à mort. Aucune « divine illusion » ici, mais un accident inévitable au sens propre ; et, au figuré, une débâcle annoncée : celle de la France contre la Prusse. Aucun miracle à espérer (donc). Aucun fanal de la Providence dans la « nuit noire » :

De nouveau, disparu, il roulait, il roulait, dans la nuit noire, on ne savait où, là-bas. Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin ! N'allait-elle pas quand même à l'avenir, insoucieuse du sang répandu ? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canon, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient. (460)

Au-delà de l'anecdote, la performance de Marinetti réactive une signification virtuelle de *La Bête humaine*. Car, loin d'être au service du pèlerinage de masse, le symbole du Progrès roule ici à tombeau ouvert, sans espoir de miracle ni de rédemption. Sans conducteur humain, le train des soldats ne sera pas épargné par l'intervention de la Providence : la catastrophe ferroviaire, et la guerre de 1870, auront bien lieu. La Croix de Maufras n'y peut mais : le mal se fera.

## Vitesse et transfert sacré

La performance de Marinetti trouve un écho théorique dans son manifeste de 1916 intitulé « La nouvelle religion-morale de la vitesse », présenté comme un prolongement du manifeste fondateur de 1909 dans lequel il célébrait la valeur esthétique de la vitesse : « Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle, la beauté de la Vitesse » (1973, 87). Désormais la vitesse est proclamée comme le moteur même de l'humanité en marche depuis l'origine des temps. Faisant écho à la Première Guerre mondiale, Marinetti emploie un vocabulaire militariste teinté de colonialisme, et il formule une véritable anthropologie qui fait de la vitesse le principe par lequel l'homme s'est affranchi de l'animalité :

L'homme dompta les chevaux [...] s'allia aux animaux [...] ravit à l'espace l'électricité et les gaz carburants pour transformer les moteurs en de fidèles alliés [...] Il forma ainsi une armée d'esclaves, hostiles et dangereux, mais suffisamment domptés, qui le transportent rapidement sur les courbes de la Terre. (1973, 366)

Mais surtout, comme l'annonce le titre du manifeste, Marinetti opère un véritable transfert sacré, en opposant la lenteur associée aux lieux et aux valeurs du catholicisme d'une part, et la vitesse associée à la vie moderne d'autre part. D'un côté le génie du christianisme plombé par la vie intérieure et la décomposition (« le souvenir, l'analyse, le repos et l'habitude »), les fleuves lents et sinueux comme le Danube comparé à un « couvent démesuré » qui « pêche contre la vitesse » ; et de l'autre, la vitesse « naturellement pure », « agressive, guerrière », avec ses lieux naturels (la route droite, le tunnel, le champ de bataille...). C'est le moment que choisit Marinetti pour opérer un transfert sacré : « Si prier veut dire communier avec la divinité, courir à grande vitesse est bien une prière. Sainteté de la route et des rails » (1973, 367). Le nouvel apôtre conclut en formulant une curieuse équation :

Vitesse = éparpillement + condensation du moi. Tout l'espace parcouru par un corps se condense en ce corps même.

*vitesse terrestre* { amour de la terre-femme. Eparpillement sur le monde (luxure horizontale) = automobilisme caressant les routes courbes, blanches et féminines ;

*vitesse aérienne* { haine pour la terre-femme. Condensation dans le ciel. ascension spirale du moi vers le néant-Dieu (mysticisme perpendiculaire) = aviation, agilité purgative de l'huile de ricin dans les boyaux du zénith.

Fig. 2. Extrait de « La nouvelle religion-morale de la Vitesse » (1916)

Conclusion du processus de transfert sacré, le symbole de la Croix est reconfiguré à l'intersection de deux trajectoires superposées, horizontale et verticale, vecteurs se croisant comme une abscisse et une ordonnée mathématiques. Si on met de côté la comparaison ubuesquement hygiéniste de l'aviation avec l'huile de ricin (est-il possible que Marinetti, comme Huysmans, soit un comique incompris ?), le croisement des vitesses terrestre et aérienne synthétise bien la double postulation disséminée dans l'ensemble de son œuvre : d'une part le désir sensuel refoulé (ou exorcisé) par la technologie rapide, l'homme fusionnant idéalement avec sa machine ; de l'autre, un curieux idéalisme nihiliste défini comme «mysticisme perpendiculaire ». Vers le « néant-Dieu ».

Pourquoi ce transfert sacré de l'imaginaire de la Croix en faveur d'une axiologie de la vitesse nous permet-elle de relire le toponyme de la Croix-de-Maufras ? Parce que la question posée par le toponyme, dont la centralité romanesque est à la fois évidente et cachée, c'est la question même de la Providence (de l'intervention de Dieu dans le monde) et de son corollaire : la possibilité du libre-arbitre. En effet, si la Croix peut faire référence aux souffrances envoyées aux hommes (« 4. Terme de dévotion. Affliction que Dieu envoie aux hommes pour les éprouver », [Littre](#)), que penser de l'injonction virtuelle (« Maufras ») généralement interprétée par la critique comme « Mal tu feras » : « Tu feras le mal » ? Comment la Croix, symbole de la Passion du Christ, une croix qui commémore peut-être un accident ou un crime (« 5. Croix qu'on élevait autrefois aux lieux où était arrivé un accident, où s'était commis un assassinat »), pourrait-elle en appeler à enfreindre le commandement de l'Ancien Testament (« Tu ne tueras point », *Exode* 20 : 13) ? Curieuse Croix, qui enjoint à persévérer diaboliquement dans le crime !

Ce toponyme central soulève donc une question de nature théologique, alors que Dieu dans ce roman brille par son absence. Dans le premier chapitre, son nom seul est lexicalisé dans les injures proférées à répétition par Roubaud, le mari jaloux, lors de la scène de violence conjugale où la décision est prise de tuer Grandmorin (51, sq). Et, au chapitre 2, seule une remarque de Phasie semble évoquer la possibilité d'une intervention divine, dans une expression dont il est difficile de mesurer le degré de lexicalisation, mais qui confirme en tout cas la signification commémorative de la Croix : « *Dieu merci*, voici cinq ans que nous n'avons pas eu d'accident. Autrefois, un homme a été coupé » (73). Un accident ferroviaire a donc eu lieu cinq ans auparavant, dont nous ne savons rien, sinon que Dieu n'a pu (ou voulu) l'éviter.

L'invention d'une nouvelle technique de vitesse se paie de son corollaire : la possibilité d'un accident d'une ampleur nouvelle, susceptible de soulever interrogation sur la Providence divine. Deux jours après la première catastrophe

ferroviaire de masse qui eut lieu à Meudon, le 8 mai 1842, le poète chrétien et député Alphonse de Lamartine pouvait ainsi invoquer l'insondabilité de la Providence, en la conciliant avec la marche du Progrès :

Il faut payer avec larmes le prix que la Providence met à ses dons et faveurs ; il faut le payer avec larmes, mais il faut le payer aussi avec résignation et avec courage. Messieurs, sachons-le ! La civilisation est aussi un champ de bataille où beaucoup succombent pour la conquête et l'avancement de tous ! Plaignons-les, plaignons-nous, et marchons ! (cité dans Marrey, 147)

Lamartine cherche ici à concilier la croyance dans la Providence et dans le Progrès. Faut-il juger que le dispositif romanesque, la ligne de l'express Paris-Le Havre traversant le lieu-dit la Croix de Maufras, interroge le lecteur sur le lien entre le Progrès et (l'absence de) Providence ?

C'est ici que la vectorisation marinettienne (figure 2, *supra*) nous permet d'interpréter à nouveaux frais le toponyme zolien. Car Zola à sa manière réalise dans *La Bête humaine* un transfert sacré : à la Croix, symbole de la « divine illusion », il superpose une autre vectorisation grâce à laquelle le roman pense cette question de l'articulation du Progrès et de la Providence dans le monde moderne. En effet, la vitesse sur l'axe horizontal ferroviaire correspond bien à « l'éparpillement du Moi » marinettien sur l'axe terrestre. Certes, le leitmotiv du « régulateur » de la vapeur rendait possible dans un premier temps à Jacques de contrôler ses pulsions meurtrières en les extériorisant : le contrôle de la vitesse du train était un mode de régulation de l'humeur : l'équivalent d'un 'thymorégulateur', d'un stabilisateur d'humeur, dans les termes de la pharmacologie. Pourtant ce premier mouvement de subjectivation par la régulation de la vitesse est un échec : elle se conclut dans le roman par la dispersion des membres de Jacques qui finit « coupé » sous la locomotive : la vitesse « éparpille » le Moi.

Mais où se situerait l'équivalent de l'axe vertical de la vitesse, de cette « condensation dans le ciel » que Marinetti substitue à l'Assomption qui suit la Crucifixion, déchiffrable sur le fonds du savoir chrétien ? On pourrait faire l'hypothèse que l'axe vertical de la Croix est présent, qu'il s'est seulement déplacé pour désigner, à l'intérieur du corps, cette fêlure héréditaire qui hante le mécanicien de la Lison. Pour Deleuze en effet, « ce que la *verticalité* de la fêlure désigne, ou plutôt ce qu'elle est, ce vide, c'est la Mort, l'Instinct de mort » (14). Cette fêlure verticale que le conducteur du train express porte en lui ferait ainsi écho à la révélation marinettienne du « néant-Dieu » : c'est elle, cette fêlure, qui 'naturalise' la Providence en l'inscrivant dans la verticalité de l'arbre généalogique des Rougon-Macquart, où Jacques Lantier est situé [à la droite de l'ancêtre](#),

Adélaïde Fouque. La verticalité de l'arbre généalogique s'est substituée au bois de la Croix.

Dans ce contexte, même si les anti-héros de Zola ne font l'expérience d'aucun « mysticisme perpendiculaire », c'est bien vers le « néant-Dieu » que pointe la verticalité de l'axe vertical de la Croix-de-Maufras. Aucune Providence ne se manifeste dans le ciel du roman pour déjouer le premier accident de train, le suicide de Flore, et le train de l'Histoire qui conduit les soldats à leur perte. Si on voulait trouver un équivalent pictural de la Croix-de-Maufras, il faudrait se tourner vers le chef d'œuvre de Courbet (*L'enterrement à Ornans*, 1850) où le crucifix à l'arrière-plan ne semble plus qu'un accessoire à valeur d'indice culturel, le ciel gris résolument bas et lourd se refermant sur la scène de l'enterrement, tandis qu'au premier plan s'ouvre la fosse sombre, dans le sol. Dans le roman naturaliste, ce qui remplace la promesse de l'Assommoir, c'est en fait une promotion sociale qui n'est pas fondée sur le mérite, mais sur les manœuvres en sous-main d'un pouvoir politique corrompu : la seule autre croix dans *La Bête humaine* réellement promise, c'est celle que le ministre corrompu Camy-Lamotte fait miroiter au juge d'instruction Denizet, afin que celui-ci étouffe l'affaire criminelle : « Seulement, puisque j'ai commencé à être indiscret, je suis heureux de vous annoncer que vous êtes porté pour la croix, au 15 août prochain » (182).

Un transfert de sacralité a donc bien eu lieu : pour Marinetti, c'est la transformation de l'homme en surhomme nietzschéen par la grâce de la Vitesse, transcendant le « néant Dieu » en forgeant ses propres valeurs, par-delà le Bien et le Mal. Pour Zola, le spectre de la Croix de Maufras traversé par la vitesse du train confirme l'absence de Providence, mais engage implicitement le lecteur à agir ici et maintenant, plutôt qu'à espérer : la Vérité, dont les principes seront formulés dans les romans à thèse ultérieurs, se construit par et dans l'action politique.

### **Conclusion : penser en figures**

En dépit des appels répétés à faire table rase de la tradition, la référence à Zola tient lieu pour Marinetti d'argument d'autorité : sur l'axe Paris-Milan l'auteur de *La Bête humaine* est représenté comme un écrivain italien, d'origine contrôlée, stratégiquement érigé en précurseur du futurisme.

Mais au-delà des stratégies de reconnaissance symbolique sur le champ littéraire, ce sont les propositions théoriques de Marinetti sur la vitesse qui mettent en lumière une proximité esthétique, voire un transfert sacré qui se pense à travers la figure poétique de la Croix-de-Maufras. Ce sont les intuitions

théoriques de Marinetti qui mettent en lumière un symbole étrange, polysémique, un « lieu-dit » plein de non-dits qui n'avaient pas été formulés : la Croix-de-Maufras se déchiffrant désormais comme l'abscisse et l'ordonnée d'une interrogation sur les rapports entre la vitesse et la religion, entre le Progrès et la Providence. Certes, Zola n'est pas le théoricien d'une science de la vitesse, d'une « dromoscopie » dont le penseur apocalyptique (et catholique) Paul Virilio s'est fait la sempiternelle Cassandre (Virilio, 75). En revanche, si le romancier Zola s'interroge à travers ses personnages sur les effets de la vitesse dans le monde moderne, il les pense aussi en poète à travers des métaphores, des symboles, ou comme ici à travers une étrange figure à l'arrière-plan, où se croisent et se pensent les rapports entre religion et progrès bien plus profondément que dans ses romans à thèse ultérieurs.

## Ouvrages cités

- Gina Agnese, *Marinetti : una vita esplosiva*, Milan, Camunia, 1990.
- Anna Boschetti, *La poésie partout. Apollinaire, homme-époque (1898-1918)*, Paris, Seuil, 2001.
- Pierre Bourdieu, *Les Règles de l'art. Genèse et structure du champ littéraire*, Paris, Seuil, 1998.
- Lionel Cuillé, « Apollinaire et le détournement de l'arsenal militaire : la vitesse comme vecteur amoureux », *RELIEF - Revue Électronique de Littérature Française*, 8(2), 2014, 28-50.
- Marina Geat, *La Croix-de-Maufras, un voyage à travers les mots de "La Bête humaine" d'Émile Zola*, Fasano / Paris, Schena / Lanore, 2006.
- Michel Lagrée, *La bénédiction de Prométhée : Religion et technologie (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Fayard, 1999.
- Filippo Tommaso Marinetti, « Enquête sur Émile Zola », *La Plume*, 324, 15 octobre 1902, 1234.
- Filippo Tommaso Marinetti, « Imagination sans fils et les mots en liberté » (1913), dans *idem, Le Futurisme*, Lausanne, L'Âge d'homme, 1980, 142-147.
- Filippo Tommaso Marinetti, *FUTURISME, Manifestes-Proclamations-Documents*, dir. Giovanni Lista, Lausanne, L'Âge d'homme, 1973, 366-370.
- Filippo Tommaso Marinetti, *Critical Writings*, trad. Doug Thompson, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2006.
- Bernard Marrey, « Images du génie civil en France », dans Dominique Barjot & Jacques Dureuil (dir.), *150 ans de génie civil : une histoire de centraliens*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2008, 147-154.
- Claude Pichois, *Vitesse et vision du monde*, Genève, La Baconnière, 1973.
- Sophie Rabaud, *L'Intertextualité*, Paris, Flammarion, 2002.
- Rosemonde Sanson, « Les jeunesses d'Action Française avant la guerre », dans Michel Leymarie & Jacques Prévotat (dir.), *L'Action française, culture, société, politique*, Lille / Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2008, 205-216.
- J.W. Scott, « Réalisme et réalité dans *La Bête humaine* », *Revue d'histoire littéraire de la France*, 1963(4), 635-643.
- Evanghélia Stead & Hélène Védrine (dir.), *L'Europe des revues (1880-1920) : Estampes, photographies, illustrations*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2008.

Zeev Sternhell, *Maurice Barrès et le nationalisme français*, Paris, Complexe, 1985.

Shirley W. Vinall, "Marinetti, Soffici, and French Literature", dans Günter Berghaus (dir.), *International Futurism in Arts and Literature*, Berlin/New York, Walter de Gruyter, 2000, 15-38.

Sylvie Thorel-Cailleteau, *Zola : textes de Ulbach*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, 302-309.

Paul Virilio, *L'Horizon négatif : essai de dromoscopie*, Paris, Galilée, 1984.

Paul van Vreckem, « Réalisme et naturalisme », dans Jean Weisgerber (dir.), *Les Avant-gardes littéraires au XX<sup>e</sup> siècle*, vol. I, Amsterdam/Philadelphia, John Benjamins, 1984, 111-114.

Émile Zola, *Lourdes*, Paris, Fasquelle, 1901.

Émile Zola, *Les Rougon-Macquart*, vol. IV, dir. Henri Mitterand, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1960.

Émile Zola, *La Bête humaine*, dir. Henri Mitterand, Paris, Gallimard, Folio classique, 1977 [1890].

Émile Zola, *Ceuvres complètes : Le sang et l'argent, 1889-1891*, Paris, Nouveau monde, 2005.