

## ESPACES DE BONHEUR DANS LE VOYAGE MIRBELLIEN

LOLA BERMÚDEZ MEDINA

Universidad de Cádiz  
Departamento de Filología Francesa e Inglesa  
Avda. Gómez Ulla s/n  
11071 Cádiz  
España  
dolores.bermudez@uca.es

**Abstract:** Certain passages in Octave Mirbeau’s novels tend to subdue the imprecatory character of his fiction. This paper addresses what is referred to as *espaces de bonheur* ‘spaces of joy’ in *La 628-E8* (1907), a personal account of Mirbeau’s travels through Belgium, Germany and the Netherlands, which displays a number of characteristically modern features—a hybrid journal, travelogue and “self-fiction”—and in which three spaces are explored that please and relieve the author’s sensitivity and writing: the automobile itself, the harbour, and art, embodiments of genius, grace, and human effort.

**Keywords:** Octave Mirbeau, travel, joy, journal, travelogue

*La 628-E8*<sup>1</sup>, «journal» du voyage effectué par Mirbeau à travers la Belgique, les Pays-Bas et l’Allemagne en 1905, n’est peut-être pas l’un des textes les plus connus du romancier, mais il est sans doute celui qui montre de la façon la plus éclatante—et c’est sur quoi se sont attardés ses commentateurs—la modernité de l’écriture de Mirbeau dont les goûts et la critique artistiques avaient déjà fait preuve sans conteste de la

<sup>1</sup> Publié en 1907 chez Fasquelle, dans la collection «Bibliothèque Charpentier», Mirbeau—à la demande de la comtesse Mnischev, fille de Mme Hanska—avait supprimé dans ce texte trois chapitres sur Balzac («Avec Balzac», «La Femme de Balzac», «La Mort de Balzac»). L’édition de référence est celle de Pierre Michel (Paris : Éditions du Boucher-Société Octave Mirbeau, 2003, accessible *on line* (<http://www.leboucher.com/pdf/mirbeau/628e8.pdf>)). Les numéros des pages entre parenthèses renvoient à cette édition.

sûreté et de l'acuité du regard de l'écrivain. Axé sur la voiture elle-même (628-E8 était le numéro d'immatriculation de cette magnifique automobile créée par Fernand Charron<sup>2</sup>, par ailleurs, dédicataire du livre), le récit (roman ? journal de voyage ? autofiction ?<sup>3</sup>) exalte et le véhicule et ce que ce nouveau moyen de transport entraîne : vitesse, progrès, liberté de mouvements<sup>4</sup>, d'où la comparaison, fréquente, avec Marinetti<sup>5</sup>. Mirbeau bouleverse, en effet, la conception de la machine zolienne dans la mesure où le sujet cesse d'être dominé par l'auto et pour en devenir le maître, si bien dans ses prolongements symboliques, l'usage qu'en fait Mirbeau semble, selon Alain Verjat<sup>6</sup>, manifestement pervers. Mais la glorification de l'automobile n'est pas le seul symptôme de cette dimension moderne du romancier. Dans *La 628-E8* l'écrivain s'est également laissé aller à une nouvelle forme d'écriture où priment le décousu des anecdotes qui s'enchaînent, les digressions, les impressions, souvent contradictoires, que provoquent chez le narrateur-personnage les lieux visités et les rencontres surgies (réelles, inventées ou travesties), épisodes où la subjectivité de Mirbeau passe, sans tenir compte ni de la cohérence ni de la logique narratives, devant la représentation exacte du réel, tant réclamée par la doctrine naturaliste. Reprenant les termes de Jacques Dubois, Eléonore Roy-Reverzy définit la poétique<sup>7</sup> de ce texte par des traits tels le «fragmentisme» et l'«instantanéisme» qui privilégient l'événement et un discours subjectif, souvent elliptique, dans lequel toute synthèse et toute critique ont disparu. Plutôt que d'un discours romanesque, on serait en présence d'un art du reportage sans aucun souci de l'information transmise. Le récit, «au hasard de [ses] souvenirs et de [ses] rêves», entretient le lecteur tantôt sur les excelsences de son chauffeur ou sur les vertus de la machine, tantôt sur les progrès de l'Allemagne wilheminienne, sur son émerveillement devant

<sup>2</sup> Alain Gendrault : «Octave Mirbeau et Fernan Charron», *Cahiers Octave Mirbeau* 2, 1995 : 221–226.

<sup>3</sup> Cf. Pierre Michel : «*La 628-E8* : de l'impressionnisme à l'expressionnisme», présentation de l'édition ci-dessus mentionnée.

<sup>4</sup> Cf. Enda Mc Caffrey : «*La 628-E8* : la voiture, le progrès et la postmodernité», *Cahiers Octave Mirbeau* 6, 1999 : 122–141.

<sup>5</sup> Cf. Raffaella Cavlieri : «L'automobile, nouvelle héroïne romanesque : de Mirbeau à Bontempelli», *Cahiers Octave Mirbeau* 10, 2003 : 124–130 et Anne-Cécile Pottier-Thoby : «*La 628-E8*, opus futuriste», *Cahiers Octave Mirbeau* 8, 2001 : 106–120.

<sup>6</sup> Cf. Alain Verjat : «Une histoire de la préhistoire : *La 628-E8*», in : Frédéric Monneyron & Joël Thomas : *Automobile et littérature*, Presses Universitaires de Perpignan, 2005 : 37–48.

<sup>7</sup> Cf. Eléonore Roy-Reverzy : «*La 628-E8* ou la mort du roman», *Cahiers Octave Mirbeau* 4, 1997 : 257–263.

Rembrandt, sur la faune qui peuple les routes, sur les villes visitées ou sur les paysages entrevus. Modernité également de la vision de Mirbeau qui, bien avant la lettre contemporaine, sut aller au-delà des préjugés nationalistes et revanchards de l'époque, pour créer la vision d'une Europe perçue comme territoire commun, l'un des avantages de la voiture consistant en une plus grande perméabilité des pays européens entre eux. À ce propos, il est curieux de remarquer au passage comment il raconte la traversée des frontières : tantôt les voyageurs ne s'en aperçoivent pas et sont obligés de revenir, tantôt le changement de pays n'est perçu que par la modification des habitudes des gens, sans parler de la sympathie avec laquelle le narrateur traite les douaniers allemands.

Avec cette même facilité il abolit les frontières génériques, sautant avec légèreté d'un système narratif à un autre avec la volonté délibérée de la part de l'écrivain de revenir vers une littérature plus près des préoccupations du monde et, par conséquent, de ne pas s'en tenir à un code narratif précis réutilisant, en l'occurrence, des matériaux préalablement édités<sup>8</sup>. Ensemble donc de sujets hétéroclites (comiques, pathétiques ou sérieux) insérés dans des fragments génériques divers (récit, poème en prose, portrait, critique d'art...) qui brossent un panorama de la société européenne contemporaine et où pointent, non seulement la dénonciation de ses dysfonctionnements (violence, injustice, appât du gain, démesure dans l'exercice du pouvoir...), mais aussi les revirements de l'écrivain, ses changements d'humeur et d'autres investissements symboliques.

Le livre présente donc des intérêts majeurs concernant l'histoire littéraire et l'histoire européenne qui, à juste titre, ont retenu l'attention des commentateurs de ce texte et je n'insisterai pas là-dessus. Dans les lignes qui suivent, je m'attarderai plutôt sur d'autres aspects de ce voyage de 1905, présenté d'un trait, bien qu'il fût effectué en deux temps. Mon propos — plus concret, plus près des aléas du voyage lui-même — n'est autre que de montrer dans l'allure vertigineuse que l'utilisation de l'automobile — exaltante et névrotique à la fois — accorde au récit, quels seraient, dans son déplacement à travers l'Europe, les contrepoints sereins, les moments jubilatoires, et Dieu sait si l'humeur de Mirbeau n'était pas encline à l'euphorie. Curieusement, ces instants ne tiennent pas — à de rares exceptions près (le cas des Pays-Bas, par exemple) — à des caractéristiques spécifiquement nationales, mais à leur

<sup>8</sup> Cf. Marie Françoise Melmoux-Montaubin : «Téragonie et hybridations ou la naissance d'un intellectuel», *Loxias* 8 : «Émergence et hybridations des genres», [http://revel/unice.fr/loxias/document.html?id=100](http://revel.unice.fr/loxias/document.html?id=100).

statut de lieux imaginaires de prédilection de l'auteur, susceptibles de surgir aussi bien en France—qu'il disait détester—ou ailleurs.

J'aimerais donc parcourir l'entredeux bienfaisant qui tisse la matière du voyage, la description de ces havres lumineux qui décident du bilan du parcours réalisé et posent les jalons de la mémoire et de l'écriture futures. Mais, pourrait-on nous objecter, à quoi bon ne dissenter que sur les moments paisibles que procurent les flâneries, la délectation de l'eau et de la lumière, le souvenir de beaux tableaux ou, simplement, l'évidence du plaisir que Mirbeau manifeste du seul fait de voyager en voiture ? Indépendamment des données qu'ils fournissent sur l'imaginaire mirbellien, ces grands moments de plaisir et de placide emballage—la vitesse que procure l'automobile et les haltes à des endroits préférés—créent le rythme de la lecture et constituent l'entrelacs de l'écriture de ce récit de voyage. Ils fondent, par ailleurs, la cohérence de l'ensemble de l'œuvre mirbellienne où, souvent, seule l'impression, la sensation—que ce soit du voyageur, du critique d'art ou du journaliste—constituent le fondement de l'expérience<sup>9</sup>. Rappelons, pour mémoire, le mot d'ordre de sa poétique artistique déjà exprimé : « Voir, sentir, comprendre » (*Dans le Ciel*). Par ailleurs, si l'on nous permet une rapide incursion biographique, ces moments servent également de contrepoint à l'image d'un Mirbeau bougon et tonitruant et révèlent des aspects, je dirais presque bon enfant, du personnage.

Trois domaines particulièrement euphorisants seront donc privilégiés dans les lignes qui suivent : l'automobile, le port et l'art, tous trois convergeant dans son admiration enthousiaste pour la Hollande, admiration pour le pays et adhésion à un système politique axé sur la défense de la paix. Mais ces sources de joie ou intervalles bienheureux ne sont pas tous du même ordre. La voiture d'abord : fil conducteur du récit, la fascination pour la mécanique qu'il assimile à la notion de liberté, s'accompagne d'une défense ardente du progrès, elle est—nous le rappelions à l'instant—à la fois exaltante et névrotique dans la mesure où cette passion automobile évacue en même temps les pulsions narcissiques et sadiques de son propriétaire dont certaines affirmations dans le texte demeurent, pour le moins, choquantes<sup>10</sup>. Néanmoins, il est indéniable que l'engin mécanique présente aux yeux de Mirbeau des

<sup>9</sup> « Tout repose bien sur cette notion d'impression qui s'applique tant à l'œuvre d'art qu'à la machine et à la vitesse », Claude Foucart : « Le musée et la machine : l'expérience critique dans *La 628-E8* », in : *Octave Mirbeau, Actes du colloque international d'Angers du 19 au 22 septembre 1991*, Angers : Presses Universitaires, 1992 : 275.

<sup>10</sup> Cf. Alain Verjat : « Une histoire... », *op.cit.*

atouts considérables qui font de l'automobile un objet de plaisir. Plaisir double car, instrument schizoïde, la voiture embraye le récit mais le fait également dégringoler. Elle est «la Force qui va», le triomphe du génie, tout en assumant — avec allégresse ou lucidité (ironiquement en tout cas) — la fatalité du Progrès. L'écriture, quant à elle, semble répondre en écho au vrombissement de la mécanique. Le port, doué symboliquement d'un caractère double (terre/mer, ville/nature, travail/plaisir, fermé/ouvert, mouvement/quiétude, bruits/silence), coule à merveille dans le moule de l'imaginaire antithétique et hybride du romancier et présente les avantages d'une halte tranquille dans le vertigineux de la course. Le port, en effet, freine le texte et oppose à la force du génie, la grâce d'un moment axé sur la beauté, sur les jeux de la lumière. En ce qui concerne les rapports de Mirbeau à l'art, toute son œuvre — aussi bien de création que de critique ou encore, l'ensemble de sa littérature épistolaire — témoigne d'une passion sans faille pour l'idée de sublimation et de transfiguration du réel que l'art incarne, opération où doit s'investir, au dire de Mirbeau, la personnalité tout entière du créateur. Dans le texte qui nous occupe, les moments consacrés à l'art semblent la conjonction des vecteurs précédemment cités auxquels se serait ajouté le travail, l'effort pour conjuguer le génie à la grâce en une représentation qui métamorphose et accorde un sens et au réel et à soi-même.

Si le voyage est donc exaltant pour Mirbeau c'est, tout d'abord, parce qu'il se fait en auto, objet symbolique majeur accueillant toutes les coordonnées imaginaires par où circule l'œuvre du romancier, à commencer par la liberté et la soif de découvertes. Convaincu de la nécessité du progrès que la voiture matérialise à ses yeux, la voracité émotionnelle de Mirbeau trouve dans l'automobile une nouvelle source de vibrantes sensations, voisines — le rapprochement a souvent été fait — du sexe<sup>11</sup>. La voiture, «œuvre d'imagination», organisme mécanique sur lequel sont plaqués tous les affects, devient ainsi source de vie et de plaisir, préférable (parce que plus utile, plus pleine d'enseignements) à la bibliothèque<sup>12</sup>. La liberté et la disponibilité que la voiture procure

<sup>11</sup> «Cette sensation [celle «d'avoir, en un jour, vécu des mois et des mois»], tout à fait nouvelle, que de fois j'en goûtai la force et le charme, au cours de ce voyage exquis, où je retrouve constamment mon admiration... ma reconnaissance pour cette maison roulante, idéale, cet instrument docile et précis de pénétration qu'est l'automobile» (p. 42). Cf. Eléonore Roy-Reverzy : «*La 628-E8* ou la mort du roman», *op.cit.* Cf. également Charles Grivel : «Voitures écrites, écritures automobilistiques», in : Frédéric Monneyron & Joël Thomas, *Automobile...*, *op.cit.* : 57-70.

<sup>12</sup> «J'entrevois, sans en être troublé, la dispersion de mes livres, de mes tableaux, de mes objets d'art ; je ne puis me faire à l'idée, qu'un jour, je ne posséderai plus cette bête

poussent la curiosité du romancier qui semble délaïsser les livres en faveur de la possibilité d'aller voir sur place. La voiture acquiert ainsi le statut de machine à sensations mais elle devient également instrument de connaissance, une sorte d'adjuvant magique lui permettant l'ubiquité, la prise en direct, un contact plus immédiat avec la réalité. Instrument de connaissance, facteur de progrès mais aussi objet quasi mythique : à titre anecdotique, soulignons les nombreuses occasions, narrées dans le livre, où les habitants des pays qu'il traverse entourent, ébahis, le véhicule et montrent à son égard une appréhension relevant presque du sacré.

L'utilisation de cet instrument fabuleux provoque selon le romancier de nouvelles formes de perception qui, apparentées au vertige, façonnent un discours entre le rêve et la réalité, incohérent et fantaisiste, à cheval entre «le rebondissement sur soi-même» et la déformation du paysage que provoque la vitesse. Descendre de la voiture équivaut à reprendre place dans le réel avec la sensation d'avoir traversé «des espaces vides, des blancheurs infinies, où dansaient, où se tordaient des multitudes de petites langues de feu...» (p. 51). Ce qui trouve son corrélat dans une écriture expressionnisme saccadée qui va du rêve au souvenir, du souvenir aux impressions réelles et où l'écrivain, loin de vouloir fournir au lecteur des renseignements précis (ni historiques, ni géographiques, ni politiques, ni économiques... ce à quoi il se refuse explicitement), entend plutôt se livrer à des fulgurations (même si, au cours du récit, il s'attarde de temps à autre sur certains passages) proches de ces «états de la matière» organique qui commandent la sensibilité du voyageur. Affecté sans doute par la «maladie» (le mot de Mirbeau) de la vitesse, le reportage du pays visité est soumis à une sorte d'accélération simultaniste, proche d'Apollinaire ou de Blaise Cendrars et proche également de l'écriture cinématographique :

Des salles, des salles, des salles, dans lesquelles il me semble que je suis immobile, et où ce sont les tableaux qui passent avec une telle rapidité que c'est à peine si je puis entrevoir leurs images brouillées et mêlées.. [...] Maintenant, me voici sur des places, dans les rues, dans les ruelles qui se croisent et s'entrecroisent, ces rues si prodigieusement colorées, où défilent, défilent des maisons en porte-à-faux, d'un dessin si souple, de autres façades, étroites et pointues, qui se penchent les unes sur les autres, s'écrasent les une contre les autres. Deux fois, trois fois, j'ai traversé le Dam... Je vais toujours, et, devant les glaces des magasins, je me surprends

---

magique, cette fabuleuse licorne qui m'emporte, sans secousses, le cerveau plus libre, l'œil plus aigu, à travers les beautés de la nature, les diversités de la vie et les conflits de l'humanité.» (p. 42)

à regarder passer une image forcenée, une image de vertige et de vitesse : la mienne. (p. 57)

L'écriture devient donc changeante comme le paysage<sup>13</sup>, accélérée, vertigineuse, fusant de partout puisque l'attention est réclamée de toutes parts. Bousculée, animée d'un mouvement fou qui privilégie la fugacité et la disparition continuelle d'un monde en fuite, elle rend compte de l'instabilité et de la désagrégation contemporaines. À l'aune de l'automobile, l'écriture se transforme en un instrument parfaitement adéquat pour rendre un regard qui intègre les imprévus du voyage et les impressions suscitées, plutôt que les clichés touristiques. Cette «écriture automobile»<sup>14</sup> serait donc à opposer à celle du «roman locomotive», propre évidemment à Zola. L'automobile est donc, en dernière instance, le véhicule qui justifie l'écriture «impressionniste» de Mirbeau, pleinement subjective, dont parle Pierre Michel dans sa présentation du roman, celui qui crée la vitesse du texte. En réalité, tout ce qui bouge mécaniquement (il déteste les chevaux) et qui se déplace en liberté (il a cessé d'aimer la locomotive) trouve aux yeux de Mirbeau des vertus exaltantes et deviennent des sujets enthousiasmants :

Le goût que j'ai pour l'auto, sœur moins gentille et plus savante que la barque, pour le patin, pour la balançoire, pour les ballons, pour la fièvre aussi quelquefois, pour tout ce qui m'élève et m'emporte, très vite, ailleurs, plus loin, plus haut, toujours plus haut et toujours plus loin, au-delà de moi-même, tous ces goûts-là sont étroitement parents. . . Ils ont leur commune origine dans cet instinct, refréné par notre civilisation, qui nous pousse à participer aux rythmes de la vie, de la vie libre, ardente, et vague, vague, hélas ! comme nos désirs et nos destinées. . . (pp. 157-158)

Imaginaire euphorisant de la glissade mécanique, horizontale, régulière, qui suscite des mouvements d'emportement affectif. Fermée et néanmoins ouverte, Mirbeau qui abomine des hauteurs, semble trouver dans la voiture, le calme de l'abri et du refuge ainsi l'exaltation et l'excitation que procurent la vitesse et le mouvement.

Contrairement à d'autres récits de voyages, *La 628-E8* ne circule pas sur des chemins identitaires ; Mirbeau ne semble se soucier ni de se comprendre ni de se connaître. On a, par moments, l'impression qu'il se fuit lui-même, qu'il fuit la France, que, pris dans le vertige du déplacement<sup>15</sup>, le but du voyage est devenu le voyage lui-même dans une spirale

<sup>13</sup> Cf. Enda Mc Caffrey : «*La 628-E8* : la voiture. . . », *op.cit.* : 126-127.

<sup>14</sup> Cf. Marie Françoise Melmoux-Montaubin : «*Tératogonie. . .* », *op.cit.*

<sup>15</sup> «C'est sans doute l'effet le plus pervers qu'elle [la machine] est capable de produire sur son propriétaire, car le possédant, au sens démoniaque, elle le dépossède de lui-même au sens humain.» Alain Verjat : «Une histoire. . . », *op.cit.* : 41.

par moments infernale. Celle-ci n'est freinée, ne se calme qu'à certains endroits où le rythme de la vie résonne, exaltant et paisible, composé de sons mélodieux, de l'eau (toujours), de la lumière, parfois du silence. C'est pourquoi les espaces de bonheur qui apparaissent dans le livre ne présentent pas des caractéristiques proprement nationales (rappelons que le titre du livre fait référence à la voiture elle-même, et non pas aux «choses vues»). C'est sans doute leur statut de lieux de halte, joint à leur condition de lieux intimes, de lieux de prédilection propices aux rêveries du romancier et, surtout, à l'oubli de son propre passé, qui décide de leur caractère jubilatoire. Interlude esthétique : «Chaque fois que je m'arrête quelque part, n'importe où, et qu'il y a un peu d'eau, des arbres et, entre les arbres, des toits rouges, un grand ciel sur tout cela, et pas de souvenirs... j'ai peine à m'en arracher» (pp. 213–214).

Face à la fébrilité du voyage en auto, le port est surtout associé à la symbolique de l'eau tout en gardant l'idée du voyage et du mouvement ; cette combinatoire offre à l'automobiliste un contrepoint à vertus sédatives. Qu'ils soient aux Pays Bas, en Belgique ou en Allemagne, les ports enferment pour Mirbeau toute la vie, la vie grouillante et malaxée comme il l'aime<sup>16</sup>, la vie ardente et bigarrée où le monde du travail et des machines alterne avec le grouillement des gens. C'est un monde bariolé où le balancement des bateaux se mêle au son des voiles qui s'entrechoquent ; une lumière forte confond l'oscillation des mâts et les gens venus de toutes parts. Le travail, le commerce et l'argent s'amalgament à l'élégance des lignes des bateaux et aux rêves («bonheur, espoir de fortune, oubli des déchéances, illusion de l'aventure, rajeunissement des énergies malchanceuses...» pp. 170–171) des hommes qui partent ou qui reviennent. Mirbeau, qui n'aime ni la montagne ni la forêt ni les grandes villes où il dit étouffer, sent vibrer tout son être devant le merveilleux spectacle du port, nature ouverte et domptée qui est, pour lui, une sorte de cosmos réussi, alliant la beauté et le travail, la nature et la ville. Lieu refuge et ouvert au large, le port est une sorte de ville enfermant toutes sortes de vies, accueillant aussi bien les bruits du travail que le silence des appels du large. La grisaille des ports du Nord

<sup>16</sup> «Spectacle merveilleux que celui d'un grand port, et toujours nouveau ! Monde effarant où tout l'univers tient à l'aide entre les docks d'un bassin, où, dans un prodige de couleur, s'entrechoquent les réalités implacables de l'argent, du commerce, de la guerre, et les féeries les plus délicieuses ! Masses noires et roulantes qui portent dans leurs soutes l'imagination, le génie, la fécondité, l'ordure, les richesses, la mort de toute la terre !... [...] Travail des machines qui, sans cesse criant, soulèvent et promènent dans l'espace, au bout de leurs bras de fer, les charges pesantes, molles comme des nuées !... Silhouettes légères, aériennes, des voilures, des mâtures.» (p. 155)

baignant dans la lueur douce de la mer estompe l'alliance de l'eau et de la pierre et confère au port un halo mystérieux où le remue-ménage quotidien ne cache jamais la présence de l'infini. Le port présente également un autre élément cher à l'écrivain : le mouvement, une mécanique, où, au balancement des bateaux, se joint l'affairement des gens. La vue — mais sans doute encore plus le son — des ports excite l'imagination de Mirbeau emportant sa rêverie vers des désirs toujours renouvelés : « Et entre tout cela qui grince, qui halète, qui hurle et qui chante, l'entassement muet d'une ville, et la vaporisation, dans le ciel, de coupoles dorées, de flèches bleues, de tours, de cathédrales, d'on ne sait quoi... Au-delà, encore, l'infini... avec tout ce qu'il réveille en nous de nostalgies endormies, tout ce qu'il déchaîne en nous de désirs nouveaux et passionnés ! » (pp. 155–156). Le port est pour Mirbeau une sorte de récompense, un condensé roboratif du voyage, une image du bonheur : avoir l'espace et, avec celui-ci, le temps. Être là, mais rêver de l'ailleurs. En mot, la négation du réel.

C'est sans doute parce qu'il considère la Hollande comme un immense port qu'il fait des Pays-Bas sa patrie d'élection, source de multiples joies qui font du séjour hollandais une jouissance dilatée, à commencer par l'oubli de la Belgique :

À une dizaine de kilomètres au-delà de Breda, c'est enfin la Hollande... la Hollande d'eau et de ciel, la Hollande infiniment verte, infiniment gris-perle, où plus jamais n'osera s'aventurer le moindre souvenir de Belgique. Les routes se font douces, élastiques, sans poussière, avec leur pavage uni et lavé de briques sur champ. Elles sont plantées magnifiquement d'arbres gigantesques [...] Et l'eau est partout... On la voit sourdre sous les nappes de verdure, comme, sous la couche des cendres qui le recouvre, on voit sourdre la rougeur d'un brasier... (p. 206)

La présence de l'eau, qui semble donner aux villes un charme particulier, est remarquée dès le premier arrêt des voyageurs. Gorinchem, petite ville « pimpante » se mirant dans les canaux, le ravit aussitôt dans son empressement quotidien où sont mélangés les bruits du travail, la beauté des femmes et les fortes odeurs environnantes : « La vie coulait, devant nous, comme chaque jour, devant cette boutique, elle coule douce, paisible, avec son petit bruit de sabots sur les dalles de la rue. Et, pourtant, je me sentais parfaitement, enthousiasmement heureux. [...] Il me semblait que c'était le bonheur, et que j'eusse vécu là le reste de ma vie » (p. 213). Toute la puissance de l'oxymoron mirbellien, caractéristique de l'hybridation d'un imaginaire qui demande à la vie des saveurs fortes et âcres mélangées à des douceurs ambiantes, Mirbeau semble le retrouver à Gorinchem où le kitsch du cliché touristique et la mièvre-

rie de la carte postale ont été bannis en faveur d'une joie contrastée, violente mais douce.

Par son caractère de pays portuaire, de pays travailleur, entrepreneur, non catholique et pacifiste, la Hollande, aux vertus lénifiantes, condense aux yeux de Mirbeau nombre de qualités positives. Seule une halte pleine des vertus et des valeurs qu'il aime semble contrebalancer l'excitation du voyage. Ce mixage d'énergie, de calme, de travail, de lumière, de paix, d'eau et d'arbres fait des Pays-Bas un pays d'adoption pour Mirbeau :

Tout s'apaise, âme, muscles, nerfs et cerveau. Je suis heureux de vivre, sans hâtes fébriles, sans désirs brusques et sursautants. Avec une tranquillité complète, je jouis de toute cette mélancolie qui m'entoure et me pénètre, non point la mélancolie amère comme le fiel où elle alla chercher son nom, mais cette mélancolie rayonnante que, jeune, j'ai tant de fois connue aux approches de l'amour, et que donnent aussi les quelques instants de parfait bonheur, dont tout homme, même le plus dénué, garde en soi, au fond de soi, sans savoir d'où il est venu, le souvenir miséricordieux et lointain : peut-être un paysage entrevu le soir après une journée de marche fatigante ; peut-être le regard d'espoir d'un malade aimé, peut-être moins encore... (p. 263)

C'est donc aux Pays-Bas où existent des raisons d'un émerveillement continu, que vient s'insérer un troisième domaine d'élection pour Mirbeau, associé d'ailleurs au port, qu'est celui de l'art : «Le port, patrie du peintre». École de sensibilité pour les peintres, tout grand artiste est, selon Mirbeau, lié à un port<sup>17</sup>. L'art représente pour Mirbeau un moment de plénitude, la reconnaissance rendue à ceux «qu'on admire et qui marquèrent leur trace dans la vie, d'un peu de génie, d'un peu de grâce, d'un effort humain autre que celui des autres hommes» (p. 202). L'art est pour le romancier la délectation suprême, la sublimation de la vie où se retrouvent, condensées, toutes ces valeurs qu'il admire : le génie, la grâce, le travail. Cet art-là, seul aux Pays-Bas il prend le temps d'en jouir.

<sup>17</sup> «Un artiste qui est né dans un port, qui y a vécu son enfance et sa première jeunesse, parmi la variété, l'imprévu, l'enseignement sans cesse renouvelé de ses spectacles, est, forcément, en avance sur celui qui naquit, au fond des terres, dans un village de silence et de sommeil, ou dans l'étouffante obscurité d'un faubourg de la ville. Son imagination, surexcitée par tout ce qui passe et se passe autour de lui, s'éveille plus tôt. Son cerveau travaille davantage et plus vite, et sans trop de luttés... Il s'habitue à voir et, voyant, à comprendre. Sa pensée qui n'est pas bornée par un mur, «le mur de la maison Meyer», ou par un coteau, est libre de vagabonder à travers l'espace, comme ces jolies mouettes qui hantent le vaste ciel, et qui n'ont d'autre limite à leurs désirs, que la fatigue de leurs ailes... » (p. 218)

Mirbeau déteste les musées — les grands, les officiels, ces caveaux poussiéreux où il a l'impression que l'art étouffe et est enterré — et préfère de loin les évocations libres des peintres, néanmoins il en fréquente quelques-uns au cours de son voyage à travers l'Europe. À Bruxelles, ville souffre-douleurs de Mirbeau sur laquelle il écrivit des pages cruelles dictées par l'animosité que la capitale belge lui inspirait<sup>18</sup>, il visite certains musées mais garde pour lui les impressions des tableaux contemplés. Dans le récit de son passage en pays bruxellois, l'art n'y est donc qu'en creux<sup>19</sup> : soit le romancier n'en parle pas, soit les Belges en parlent trop et trop frivolement. L'art est passé sous silence dans cette « banlieue d'une ville qu'on construira peut-être un jour. . . », de même qu'à Anvers où Rubens, « abondant, éclatant, magnifique », s'ennuie entre les murs froids de la cathédrale et où il évite également d'aller au musée. La Belgique éveille en lui une certaine bienveillance parce qu'Anvers existe et que c'est un port et que l'ombre de Rubens y plane, même si pour des raisons purement fortuites<sup>20</sup> le peintre n'y vit pas le jour.

Mais c'est surtout en Hollande, à Amsterdam<sup>21</sup> bien entendu, mais aussi à La Haye que la plume de Mirbeau glisse complaisamment sur

<sup>18</sup> Les pages consacrées à Bruxelles firent scandale à l'époque : cf. Pierre Michel : « De l'impressionnisme. . . », *op.cit.* : 28–29.

<sup>19</sup> « Je ne dirai rien des visites que j'ai faites aux Musées. Je veux garder secrètes en moi, au plus profond de moi, les jouissances et les rêveries que je vous dois, ô Van Eyck, ô Jordaens, ô Rubens, ô Teniers, ô Van Dyck! . . . Je veux, en admirateur respectueux, soucieux de votre immortel repos, vous épargner toutes les sottises, épaisses, gluantes, que secrètent hideusement les critiques d'art, lorsqu'ils se trouvent en présence des œuvres d'art, de n'importe quelles œuvres d'art, sottises indélébiles qui, bien mieux que les poussières accumulées et les vernis encrassés, encrassent à jamais vos chefs-d'œuvre, et finissent par vous dégoûter de vous-mêmes. . . Ah ! c'est bien la peine que vous ayez été de grands hommes et de braves gens ! » (p. 132)

<sup>20</sup> Le père de Rubens, partisan des orangistes, dut quitter Anvers pour Westphalie juste avant la naissance de son fils.

<sup>21</sup> « Et, une fois de plus, ma rêverie aboutit à Rembrandt. Rembrandt n'est pas né dans un grand port, c'est vrai. . . Mais son nom est inséparable de celui d'Amsterdam, où il vécut tant d'années, et y trouva l'emploi de ses dons, en leur toute-puissance. . . Amsterdam, dont les habitants sont vêtus de noir, comme ceux de Venise, avec le même orgueil et un goût pareil des accents éclatants et des ornements lourds. Dans l'une et l'autre ville, le soleil fait la même féerie avec le ciel et avec l'eau qui divise les maisons, jusqu'à ce que l'humidité se condense en brouillard, pour lui dérober la cité aquatique et la restituer à l'obscurité, sur qui le triomphe de l'astre n'aura que plus de splendeur. Je ne voudrais pas penser que Rembrandt eût pu naître en quelque petite ville endormie dans les terres, sans jamais voir le soleil dorer des quais, dorer les eaux noires des bassins, dorer l'atmosphère profonde, « l'obscur clarté » qui grouille entre les coques des navires. . . Peut-être que ce qu'il eût tiré de lui-même eût suffi pour émerveiller les humains. Mais je m'exalte à découvrir, dans son œuvre, la conception, non seulement des images, mais des couleurs les plus somptueuses, issues de la rencontre de son génie avec le luxe d'un grand port, infini jusque dans la variété de ses misères,

les merveilles des peintres qu'il préfère : Rembrandt—avec Beethoven «les deux ferveurs de [s]a vie»—et Van Gogh. À La Haye, Rembrandt revient avec force, le bouleversant : «le génie de Rembrandt est si fort qu'il en devient douloureux...». Mais aussi Van Gogh qu'il découvre, presque caché, dans une petite boutique, et c'est l'occasion pour lui d'évoquer «tous les doutes, tous les troubles, toutes les angoisses de Vincent Van Gogh, et cette faculté cruelle d'analyse, et cette dureté à se juger soi-même, et cette existence toujours vibrante, toujours tendue, à bout de nerfs, et cet effort affolant, torturant, où il se consume» (p. 205)<sup>22</sup>. Il réapparaîtra, sans s'y étendre, au musée de Rotterdam qu'il visita avec son ami Weil-Sée (Thadée Natanson<sup>23</sup>) et en Allemagne ornant les murs d'un riche industriel chez qui les voyageurs français passèrent une intéressante soirée. Et c'est aux Pays-Bas également, empreints d'influence orientale, qu'il placera la découverte, en 1871 par Monet, des estampes japonaises lors du déballage d'un paquet. Le souvenir de cette anecdote rappelle au lecteur la présence des peintres impressionnistes—et notamment de Monet—dans l'œuvre et dans la vie de Mirbeau qui fut l'un des plus ardents défenseurs du mouvement et dont les échos hantent la composition de *La 628-E8*<sup>24</sup>. Mirbeau en effet, réclame pour le peintre un regard spécifique et il ne cessera pas d'attaquer la critique d'art conventionnelle qui place le concept d'imitation au sommet de la hiérarchie artistique : «L'art (...), ce n'est pas de recommencer ce que les autres ont fait... c'est de faire ce qu'on a vu avec ses yeux, senti avec ses sens, compris avec son cerveau...»<sup>25</sup> Un regard nouveau qui embrasse la Vie et la Nature<sup>26</sup> et qui, «sous les procédés du métier», laisse transpercer «les sentiments intimes de l'artiste». «Voir, sentir, comprendre», bannière esthétique de Lucien, le héros-peintre de *Dans le ciel*, est devenu la formule-clef de la perception esthétique pour le romancier. «Manqu[ant] toujours divinement de mesure» (le mot est

---

à Amsterdam surtout, le plus oriental des ports d'Occident, Amsterdam et sa sombre population juive.» (pp. 218–219)

<sup>22</sup> Cf. Laurence Tartreau-Zeller : «Van Gogh, l'idéal de Mirbeau», *Cahiers Octave Mirbeau* 1, 1994 : 56–80.

<sup>23</sup> Cf. Jean-François Nivet & Pierre Michel, *Octave Mirbeau. Biographie*, Paris : Librairie Séguier, 1990 : 766.

<sup>24</sup> Cf. Pierre Michel : «*La 628-E8* : de l'impressionnisme à l'expressionnisme», *op.cit.* Cf. également Samuel Lair : «L'Impressionnisme et ses apôtres : Zola et Mirbeau, divergence des approches critiques», *Cahiers Octave Mirbeau* 1, 1994 : 47–55.

<sup>25</sup> Octave Mirbeau : *Dans le ciel*, Caen : L'Échoppe, 1989 : 86.

<sup>26</sup> Cf. Samuel Lair : «L'Art selon Mirbeau : sous le signe de la nature», *Cahiers Octave Mirbeau* 2, 1995 : 133–138.

de Natanson), Mirbeau inaugure une critique et une manière de sentir la peinture à « coups de marteaux », faite d'adhésions inconditionnelles et de haines féroces : « [...] la vérité est que l'œuvre d'art ne s'explique pas et qu'on ne l'explique pas. L'œuvre d'art se sent et on la sent, et inversement ; rien de plus. Et ceci est une de ses supériorités évidentes, une preuve absolue de sa beauté, un de ses admirables privilèges que paroles et commentaires n'y peuvent rien ajouter, et qu'ils risquent, en s'y mêlant, d'en altérer l'émotion simple, silencieuse et délicieuse »<sup>27</sup>. Dans *La 628-E8*, comme d'ailleurs dans le reste de ses écrits sur l'art, le critique et l'amateur ne font qu'un.

Cette même émotion face à la beauté des formes se retrouve, dans le texte qui nous occupe, dans la passion de Mirbeau pour l'automobile et dans son émoi devant les ports. Le bonheur que ces espaces procurent semble trouver dans la vibration, le signe de la présence de la commotion ressentie. Tout semble être, en effet, affaire de vibration : du moteur<sup>28</sup>, des sens<sup>29</sup>, de l'âme. Un exemple, tiré d'un commentaire de Mirbeau sur la peinture de Pissarro, montre bien la persistance de ces éléments lors de l'émerveillement esthétique. Le peintre de Pissarro montre, selon Mirbeau, des « ciels mouvants, profonds, respirables, où vibrent véritablement et se répercutent à l'infini les ondes lumineuses. Et ces formes dormantes, légères, si doucement voilées, faites de reflets qui passent et qui tremblent et qui caressent ; et cette terre rose dans la verdure, cette terre qui vit aussi, qui respire, où sous la lumière fluide qui la baigne, sous les buées qui errent, prismatiques et changeantes, parmi les herbes, au ras du sol, se voient, se sentent, s'entendent les or-

<sup>27</sup> « Claude Monet », article paru dans *L'Humanité* (8 Mai 1904), in : Octave Mirbeau : *Correspondance avec Claude Monet*, édition établie, présentée et annotée par Pierre Michel et Jean-François Nivet : Tusson : Du Lérot, 1990 : 259.

<sup>28</sup> « Et alors, au loin, très loin, ce fut comme un son de cloche, un tout petit son de cloche, d'un timbre unique, sans vibration prolongée, un son pareil au chant si joli, si mélancolique du crapaud, dans les jardins étouffants d'août... Puis d'autres sons de cloche, aussi lointains, à l'est, à l'ouest, se répondirent... Je crus voir des intérieurs de couvents, des cloîtres, des visages blêmes sous des voiles, des mains jointes, des cierges... Et, près de moi, une voix que je n'écoutais plus, et dont il ne me venait que des paroles coupées par le silence que ces petits sons de cloche, là-bas, partout, rendaient si émouvant, si mystérieux, une voix disait :

— Carburateur... boîte de vitesse... boîte d'embrayage... magnéto... acier... acier... acier... acier... Et ce mot « trust... trust... trust... » qui vibrait, me chatouillait, m'agaçait l'oreille, comme un bourdonnement d'insecte :  
— Pruuut... Pruuut... Pruuut!... » (p. 48)

<sup>29</sup> « Ah ! comment faire pour attendre à demain ? Car je sens que je ne dormirai pas... Malgré le calme de cet hôtel, tous mes nerfs vibrent et trépident... Je suis comme la machine qu'on a mise au point mort, sans l'éteindre, et qui gronde... » (p. 59)

ganes de vie, la nature puissante, la vascularité où bouillonnent les rêves, où s'accumulent les énergies de fécondations mystérieuses»<sup>30</sup>. Vibration de la nature et de la vie rendue par le peintre ou par l'écrivain, l'art en somme, à laquelle répond, comme un écho, la joie de l'automobiliste à travers l'Europe, l'enthousiasme du flâneur dans les ports et le bonheur du voyageur aux Pays-Bas.

<sup>30</sup> «Camille Pissarro»: *L'Art dans les deux mondes*, 10 janvier 1891, in Octave Mirbeau : *Correspondance avec Camille Pissarro*, édition établie, présentée et annotée par Pierre Michel et Jean-François Nivet, Tusson : Du Lérot, 1990 : 192.