Edmondo De Amicis, *Un carrosse démocratique. Une année dans les tramways de Turin à la Belle Époque*

Laura Fournier-Finocchiaro

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/transalpina/773>

DOI : 10.4000/transalpina.773

ISSN : 2534-5184

Éditeur

Presses universitaires de Caen

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2020

Pagination : 193-195

ISBN : 978-2-84133-989-1

ISSN : 1278-334X

Référence électronique

Laura Fournier-Finocchiaro, « Edmondo De Amicis, *Un carrosse démocratique. Une année dans les tramways de Turin à la Belle Époque* », *Transalpina* [En ligne], 23 | 2020, mis en ligne le 01 novembre 2020, consulté le 23 octobre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/transalpina/773> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/transalpina.773>

pour la communauté des chercheurs : sa lucidité critique, telle que nous la retrouvons dans ces pages, nous rappelle combien le lien entre formation humaniste et conscience citoyenne est essentiel. Ses défis de chercheur et d'enseignant d'une discipline apparemment peu séduisante nous concernent encore.

Carlo Alberto GIROTTO

Edmondo De Amicis, *Un carrosse démocratique. Une année dans les tramways de Turin à la Belle Époque*, traduction et annotation de Mariella Colin et Emmanuelle Genevois, postface de Mariella Colin, Paris, Éditions Rue d'Ulm, 2020, 449 p.

Après *Le livre Cœur* et les *Souvenirs de Paris*, les Éditions Rue d'Ulm publient un troisième ouvrage d'Edmondo De Amicis : *La carrozza di tutti* (devenue dans l'édition française *Un carrosse démocratique*). Ce livre, né d'une idée originale de l'écrivain (faire des tramways urbains de son temps un sujet d'écriture romanesque), méritait bien d'être connu du public français : c'est une œuvre d'une grande richesse, dans laquelle on retrouve tous les thèmes et les motifs chers à l'auteur. De Amicis l'avait présentée à Emilio Treves, son éditeur, comme « une espèce de roman en tramway ; les aventures d'une année passée sur le *carrosse de tout le monde* : caractères, scènes, rencontres, conversations avec des ouvriers, épisodes tristes et amusants, amour et socialisme, malheurs et galanteries [...], un roman en lanterne magique, dont Turin est la toile de fond, et qui se passe entièrement sur les rails de la voie publique » (p. 424). Il s'agit en effet d'un texte surprenant pour l'époque : cette « espèce de roman », qu'on appellerait aujourd'hui un « roman expérimental », est une œuvre hybride, difficilement classable dans un seul genre : elle peut tout à la fois être définie comme un récit de voyage, un document humain cherchant à communiquer une expérience originale de l'auteur, un livre-enquête. La « comédie humaine » qui se joue dans les tramways devient un immense champ d'observation offert au narrateur-spectateur, qui pourra saisir dans les moindres détails la réalité d'un univers clos et de ceux qui l'habitent, quand, lors de ses courses quotidiennes, il écoutera les conversations des passagers et observera les gens à l'intérieur de la voiture, et la ville à travers les vitres. Ce sont les voyageurs que l'écrivain va « fictionnaliser », en articulant procédés de l'enquête et techniques de la narration, histoires de vies et constructions romanesques ; au gré de leurs apparitions répétées, plusieurs d'entre eux vont devenir familiers au lecteur, et leur retour cyclique va créer une attente, préparer même quelques coups de théâtre. Ils vont ainsi composer une galerie où les

personnalités, mises à nu par le regard pénétrant du narrateur, forment un roman choral dans lequel les trajectoires individuelles se trouvent reliées dans une structure unitaire.

L'année choisie pour le chronotope romanesque est l'an 1896 (alors que la rédaction effective eut lieu à cheval sur les années 1897 et 1898). Comme dans un calendrier, la narration débute au 1^{er} janvier 1896 et se termine le 31 décembre, en se déroulant sur les douze mois qui servent d'intitulés aux chapitres du livre : nous retrouvons, comme dans *Cuore*, la durée d'une année, qui donne l'impression d'une complétude. Le choix de cette période fictive permet à l'auteur de traiter une actualité politique riche et diversifiée. Tout d'abord, parce que l'année 1896 est marquée au plan international par la funeste guerre d'Afrique entre l'Italie et l'Éthiopie qui aboutira à la défaite retentissante d'Adoua ; et De Amicis, qui était fermement opposé à cette campagne coloniale, confiera à plusieurs passagers la tâche de faire la démonstration de l'inanité des rêves de puissance et de conquête de la classe politique italienne. L'année est aussi marquée, au niveau local, par les élections municipales qui rendent la vie citadine plus intense à Turin, une ville où la politique joue un rôle de tout premier plan. L'écrivain en donne une description saisissante, d'une précision et d'une richesse de détails qui en font un document et un témoignage irremplaçable, tout en faisant un éloge passionné de cette ville que les beautés naturelles, les mémoires du passé et le caractère de ses habitants rendent unique à ses yeux. Turin, ville-musée du Risorgimento « où fut préparée et débuta la révolution italienne » (p. 440), perpétue par ses monuments son histoire glorieuse et son rôle de première capitale du Royaume ; mais au-delà des charmes liés à son passé, se profile désormais une ville emblématique de l'Italie nouvelle qui se projette dans le futur. C'est la Turin de la Belle Époque, qui travaille et vit à l'enseignement de la culture de masse naissante et se prend à croire à toutes les promesses de la modernité.

Mais le tramway n'est pas seulement un formidable observatoire. Lieu de communication et de connaissance, ce nouvel espace de sociabilité offre à De Amicis la rare opportunité de mener une étude sur les contrastes entre des êtres qui semblaient destinés à ne jamais se retrouver ensemble, tant les mondes auxquels ils appartiennent sont différents : la bourgeoisie et le peuple. Dans ce véhicule auquel donne accès une pièce de dix centimes, l'écrivain peut observer comment les uns et les autres vivent cette promiscuité inhabituelle. Le tramway lui apparaît ainsi comme un « carrosse démocratique » qui revêt des fonctions hautement positives, car le contact constant entre les gens en fait une « école de courtoisie » qui doit aider à aplanir les aversions et les haines sociales, selon le projet politique qui était alors le sien.

Au moment où il commence à écrire *La carrozza di tutti*, De Amicis vient de renoncer à publier *Primo Maggio*, le roman socialiste qui devait être l'œuvre la plus importante de sa vie (il paraîtra posthume en 1980). L'auteur n'en était pas satisfait, et il devait en outre faire face à l'hostilité irréductible de sa femme et d'une partie de son entourage, depuis qu'en 1891 il avait adhéré officiellement au parti socialiste (il sera candidat à la Chambre en 1898). Lui, l'écrivain célèbre et très aimé du public bourgeois, ne craint pas d'afficher ici son militantisme en professant sans crainte ses convictions devant ses lecteurs, parce qu'il sait qu'à Turin il est la voix la plus écoutée qui se lève alors pour jeter un pont entre la bourgeoisie progressiste et le prolétariat. Le socialisme en effet n'est pas *un* thème, mais *le* thème qui parcourt tout le roman, parce que le projet qui le sous-tend s'enracine dans les choix idéologiques et politiques de l'auteur. L'écrivain part de l'exigence de persuader les esprits de la possibilité intrinsèque de concilier le socialisme avec les intérêts moraux et même matériels de tous les citoyens ; il ne cite explicitement ni programme ni doctrine, mais se fait pédagogue pour démontrer la fausseté des calomnies qui l'identifient avec la violence et l'anarchie, et convaincre qu'il s'accorde parfaitement avec les valeurs morales les plus élevées, et se confond avec le progrès et la conquête des droits civiques. Il le fait aussi par le truchement de plusieurs personnages rencontrés dans les tramways : des ouvriers instruits, honnêtes, sobres, qui militent pour le parti en étant la démonstration vivante de la justesse de la cause qu'ils servent : un panthéon de « nouveaux héros » au service des mêmes idéaux que les siens, parce que pour l'écrivain l'adhésion authentique va de pair avec l'indignation contre les inégalités et l'aspiration à la fraternité.

Certes, par rapport à *Primo Maggio*, la présentation de l'idéologie socialiste est ici édulcorée, car De Amicis sait bien que dans *La carrozza di tutti* il parle aux bourgeois. C'est pourquoi il y annonce non pas la fin des luttes de classe mais l'avènement d'une société dans laquelle les différences ne seront plus aussi marquées, mais où régnera parmi tous une manière d'être « [sans] opposition entre la vulgarité et la distinction » (p. 449). L'épiphanie de ce nouveau monde, dans lequel deux citoyens de condition opposée, le maire aristocrate et le menuisier militant, discutent sur un pied d'égalité de la chose publique, a encore lieu dans un tramway : le « carrosse pour tous », réellement devenu le « carrosse démocratique » à l'image de la société régénérée qu'appelait de ses vœux Edmondo De Amicis.