

Avant-propos
La place vide

Lorsque le petit Émile Zola, tenant la main de sa jeune maman — Émilie Zola a vingt-huit ans — accompagne au cimetière d'Aix-en-Provence le corps de son père, François Zola, suivi de tous les notables de la ville, publics et privés, civils et religieux, il acquiert deux certitudes. La première, qu'il ne le reverra jamais, la seconde, que François Zola, dont il entend sans bien les comprendre les éloges répétés par tous les officiels réunis, était peut-être l'homme le plus remarquable, sinon le plus important, de la ville, sinon du monde, à vue d'enfant. Il dira lui-même : « C'est à peine si j'ai d'autres souvenirs de ma petite enfance. » Mais celui-là ne s'effacera jamais.

Les obsèques de François Zola, mort le 27 mars 1847 à Marseille, sont célébrées le 30 mars, Émile est à trois jours de ses sept ans. Que sait-il de son père, que sait-il de sa propre situation d'orphelin ? Bien peu de chose, sinon que cette mort brutale, inattendue, lointaine, cette absence soudaine de l'homme qui le prenait dans ses bras à chacun de ses retours de Paris ou du chantier du barrage dont il avait dessiné les plans, sont en lui une blessure ouverte, et qui le restera.

Qu'apprendra-t-il de lui avant son entrée dans l'adolescence ? Par les échos familiaux, par le peu que sait sa mère,

par les quelques confidences de son père lui-même, de rares détails sur le passé italien de François Zola, sur ses études, son exil en France, ses entreprises provençales et parisiennes. Rien de précis, et peut-être même le silence : que peut entendre et comprendre un enfant de quatre, cinq, six ans, sur les aléas d'une vie aussi chargée de pérégrinations, de technicité, et de soucis financiers ?

C'est peut-être une des raisons pour lesquelles Zola n'écrira jamais d'autobiographie. Mais aussi la raison pour laquelle le lecteur attentif à son œuvre, et aussi bien à son histoire et à sa personnalité, peut deviner, voire identifier, en diverses circonstances de la vie du Fils, cette figure du Père, sans cesse réapparaissant, tantôt au grand jour du discours glorificateur, tantôt dissimulée dans l'ombre des intrigues romanesques, dans l'être même de leurs personnages. Compensation, toujours tentée, au manque déchirant issu de l'absence irréparable, laissant toujours insatisfait et douloureux.

Traces directes et traces obliques. Image mémorielle et divisée, énigmatique et contrastée, tantôt convoquée dans la pleine lumière du discours épistolaire ou du panégyrique, tantôt reconnaissable par hypothèse parmi le personnel de l'œuvre de fiction. Dans le premier cas, sa convocation, sa présence sont assumées pleinement, sans dissimulation : bien au contraire, on a affaire alors à une résurrection nominale et volontiers éclatante. Dans le second, la figure qu'on peut se risquer à dire « paternelle » émerge de la conjonction d'un travail inconscient ou subconscient du texte et de l'intuition du lecteur, guidé par sa propre expérience de la filiation et de la paternité, par son savoir sur la biographie de l'auteur et sur l'univers imaginé dans ses romans — tous ses romans, les romans de jeunesse, *Les Rougon-Macquart*, *Les Trois Villes*, *Les Quatre Évangiles* — et même dans ses contes et nouvelles.

Ce retour quasi permanent de l'Ombre, hantant et infléchissant la matière et la structure des ouvrages successifs, s'il a parfois été repéré, n'a jamais fait l'objet d'investigations un tant soit peu systématisées. Et pourtant, on tient peut-être là une des clés de l'humanité profonde des sujets zoliens et de leur traitement, et une des causes de leur survie publique. Le discours « scientifique » — momentané — de Zola (derrière lequel on n'aurait pas trop de mal à voir apparaître l'image du Père, mathématicien et ingénieur), avec ses séquelles « naturalistes », a privilégié et continue à privilégier le commentaire des substrats historiques et sociopolitiques, de la genèse et de la réception des œuvres — mis à part quelques remarquables lectures, vouées aux textes en eux-mêmes et pour eux-mêmes.

Nous tentons ici un autre cheminement.



**Zola et son père François Zola.
Photographie, vers 1846 (Archives familiales).**

Première partie

MORT ET RÉSURRECTION

CHAPITRE I
LE DEUIL

Émile Zola, né le 2 avril 1840 à Paris, au 10 bis de la rue Saint-Joseph, a pour père François Zola, né à Venise le 7 août 1795, et pour mère Émilie Zola, née Aubert, à Dourdan, aux marges de la Beauce, le 6 février 1819. François Zola est arrivé à Paris au lendemain de la révolution de Juillet 1830, après avoir connu deux carrières successives. Vénitien, il s'appelait Francesco Zolla : sur le sol français, il a francisé son prénom et son nom. Il parle et écrit le français sans problème (avec un accent italien à l'oral), pour l'avoir étudié et pratiqué dans sa jeunesse, peut-être en famille, puis à l'école militaire de Pavie et dans l'armée du prince Eugène de Beauharnais.

I. DE FRANCESCO ZOLLA À FRANÇOIS ZOLA
(1795-1832)

Le métier des armes

Il est l'un des fils de Carlo Zolla, capitaine du génie, devenu en 1797 inspecteur général des Bâtiments publics de Venise. Il appartient à une famille où l'on est officier de père en fils. Il sera destiné au métier des armes, admis à l'École militaire de Padoue en 1810, à quinze ans, sous le régime

français. Il en sort sous-lieutenant et devient à dix-sept ans lieutenant d'artillerie dans l'armée commandée par le prince Eugène. On se souvient que ce dernier, frère de Joséphine de Beauharnais, a été placé par Napoléon I^{er} à la tête du royaume d'Italie, constitué après la conquête de la Vénétie et de la Lombardie.

En 1814, la première abdication de Napoléon I^{er} conduit Eugène de Beauharnais à céder la Vénétie à l'Autriche. Faute de mieux, Francesco Zolla reste affecté à son régiment, désormais intégré dans l'armée autrichienne. Il obtient cependant en 1817 un détachement à l'Université de Padoue, où il se spécialise dans la géodésie et le nivellement. Il publie, en 1818, un *Traité de nivellement topographique* (*Trattato de livellazione topographica*) qui lui vaut un brevet d'associé correspondant de l'Université de Padoue et un doctorat en mathématiques, et qui deviendra un « usuel » pour la Direction des Ponts et Chaussées de Milan et pour les ingénieurs italiens. Théoriquement, deux carrières s'ouvrent alors à lui : l'Armée et les travaux publics. Mais dans l'armée d'une Autriche qui se méfie d'un éventuel irrédentisme vénitien et lombard, quelles sont les chances d'avancement d'un jeune officier né et éduqué à Venise, entré très jeune au service de la France ? À vingt-cinq ans, en 1820, Francesco Zolla abandonne la carrière militaire et se tourne vers des projets de grands travaux, où les financiers et les ingénieurs autrichiens semblent être les premiers de l'Europe.

L'exil autrichien

Dix ans s'écoulent : 1820-1830. On ne sait rien de sa vie privée pendant toutes ces années : ses domiciles, ses amitiés, ses relations avec son frère et ses sœurs restés à Venise, ses

amours... Aucune correspondance retrouvée — à ce jour —, aucun écho laissé par son fils, qui probablement n'a presque rien su de ce passé. En revanche, un professeur britannique, F.W.J. Hemmings¹, a retrouvé les traces du rôle joué par Francesco Zolla dans l'établissement des premières lignes de chemin de fer européennes, devenant ainsi un des tout premiers « cheminots » d'Europe : dès 1824, il a été choisi pour planifier la construction de la ligne qui devait relier les deux villes autrichiennes de Linz et de Budweis, et faciliter par là même le transport du sel, des mines de la Haute-Autriche jusqu'en Bohême. En 1826 et 1827, il a voyagé en Allemagne et en Hollande et s'est rendu jusqu'en Angleterre, pour y étudier l'usage ferroviaire de la traction à vapeur. De retour en Autriche, il s'est alors révélé — bien loin de la France — un des pionniers de l'invention qui allait transformer la physionomie et l'économie du monde. À trente ans, son destin s'annonçait peu banal.

C'était compter sans sa créativité, aussi impatiente que féconde, et sans son goût du risque ; sans sa lassitude, peut-être, d'un rôle de collaborateur, même supérieur. Tenté par l'indépendance et la fortune, il demande, le 28 novembre 1827, un privilège pour la construction d'un chemin de fer unissant Linz et Gmunden, et il dessine le tracé détaillé de la ligne. Les fonds lui manquent, mais il espère un apport de sociétaires. Le privilège a été signé par l'empereur d'Autriche, le 9 juin 1829, pour un achèvement de travaux deux ans plus tard. Le 27 août 1830, naît la *Zola'sche Eisenbahn-Gesellschaft*, la « Société des chemins de fer Zola » (avec pour la première fois un seul l...).

Hélas, il s'est montré trop optimiste. Les travaux préparatoires ont tardé. Entre-temps l'apparition d'un marché libre du sel a ébranlé les assises commerciales du projet. Sans capitaux disponibles pour gagner du temps, François

Zola est contraint de céder son privilège. La *Zola'sche Gesellschaft* disparaît à peine créée. Le projet de la ligne Linz-Gmunden sera repris par la compagnie qui a construit la ligne Linz-Budweis : celle-ci sera achevée en 1836, sur le tracé même établi par François Zola. Avec une quinzaine d'années d'avance s'est exactement préfiguré le modèle technique et financier qui allait lui arracher, finalement, ainsi qu'aux siens, la propriété d'un autre grand projet, dont il était l'unique concepteur : celui du barrage d'Aix-en-Provence. Là aussi, ne subsisterait que son nom, définitivement nanti d'un seul *l*.

Paris

Après le fer, l'eau. Francesco Zola n'a pas assisté à l'inauguration, en 1836, de la ligne dont il a conçu la topographie. Déçu, amer, il a quitté l'Autriche, peut-être à la fin de 1830, au plus tard en 1831. Sans doute a-t-il compris qu'un Italien sans fortune personnelle, en faillite, traînant derrière lui un passé d'officier français, peut-être suspect d'un attachement napoléonien, voire d'une mémoire complaisante pour la Venise républicaine, n'est plus le bienvenu dans l'Empire autrichien, qui se sait haï par la jeunesse italienne.

Où aller, et comment survivre ? Francesco, prénom francisé en François, disposait au moins d'un sauf-conduit, sa qualité d'ancien officier de l'armée d'Eugène de Beauharnais (plus acceptable au temps de Louis-Philippe qu'en ceux de Louis XVIII et de Charles X). Il comptait à Paris quelques lointains parents, parmi lesquels le général de Loverdo, et sans doute était-il soutenu par l'espoir de solidarités maçonniques, presque naturelles dans un milieu d'officiers qui étaient également ingénieurs et architectes : ses descendants

conservent un petit carnet qui ne laisse aucun doute sur cette appartenance. Le choix de Paris, au sortir de Vienne ou de Linz, s'imposait, d'autant plus qu'en 1830 et 1831 la France venait de se débarrasser des restes de l'antique monarchie légitimiste et semblait faire confiance à un prince d'Orléans, roi « bourgeois », pour faire entrer le pays sur la voie de la modernité industrielle et financière — avec pour symboles la locomotive et le *steamer*, et pour ministres des hommes d'affaires et des financiers.

Sans perdre de temps, François Zola s'emploie à activer trois leviers (quatre avec sa maîtrise du français) : ses compétences d'ingénieur, de topographe et d'architecte, ses droits d'ancien officier de l'Empire, et ses relations dans la société parisienne. Il soumet au ministère de la Guerre les plans d'un nouveau système de protection fortifiée de Paris et une demande d'engagement dans la Légion étrangère, que le nouveau régime a créée pour soutenir la conquête militaire de l'Algérie, entamée le 5 juillet 1830. Le projet de fortifications n'est pas retenu, mais les conclusions de l'avis ministériel, le 4 mai 1831, sont élogieuses, soulignant « un esprit d'observation et de calcul qui pourrait s'appliquer avec succès à tout autre chose ». Compensation : la candidature à un engagement dans la Légion étrangère reçoit un avis favorable. François Zola, compte tenu de son ancienneté dans le grade de lieutenant, espérait le grade de capitaine, mais il sera admis dans la Légion, le 20 juillet 1831, avec son grade ancien de lieutenant. Pourquoi cet engagement dans une des premières aventures coloniales françaises ? Il aurait répondu à cette question par cette autre : comment survivre dans le Paris de 1830, sans solde, sans demi-solde et sans fortune ?