

Ramona MALITA

Éloge de la machine : comment appliquer la théorie à la pratique ? Le cas du roman vernien

Il [le roi Ozias] fit faire à Jérusalem des machines inventées par un ingénieur, et destinées à être placées sur les tours et sur les angles, pour lancer des flèches et de grosses pierres. Sa renommée s'étendit au loin, car il fut merveilleusement soutenu jusqu'à ce qu'il devînt puissant. (2 Chroniques 26.15.)

Le roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* fait partie des romans verniens de la première phase littéraire¹ – celle des grandes aventures –, où les protagonistes sont l'homme et la machine, dans un « concours » qui se déroule sous les yeux du lecteur, qui impressionne autant par sa précision (l'homme et son intelligence) que par sa performance (la machine et sa vitesse). Le but de notre étude sera double : en un premier lieu, mettre en relief le motif de la machine illustré dans ce roman : ses types, ses descriptions, son mécanisme et ses managements, puis interroger les sous-entendus de ces emplois aux niveaux philosophique et psychologique (sentimental), relativement à la conception de Jules Verne.

L'épigraphie que nous avons mise en tête de l'article est découpée de l'Ancien Testament et dévoile, selon nous, trois choses au moins ; *primo* : la préoccupation de l'homme depuis toujours de créer des machines l'aidant à mieux vivre et à mieux guerroyer ; *secundo* : celui qui possède des machines est le leader de la communauté et de la région ; *tertio* : la puissance économique et la renommée politique du propriétaire des machines sont incontestables pour l'ennemi et les amis à la fois. De tous ces trois points de vue, cette maxime est applicable au roman vernien qui, en subsidiaire, conduit aux mêmes conclusions. Si nous avons un peu anticipé les choses, c'est juste pour voir comment l'épigraphie annonce le rôle et la place que Jules Verne accorde aux machines dans ses romans. Ce n'est donc pas par hasard que l'écrivain français y insère divers types d'engrenages, de moteurs, d'ensembles techno-mécaniques à piles, de moyens de transport motorisés, etc., car leur apport à l'économie romanesque n'est jamais négligeable, tout au contraire, il est fort symbolique autant pour la construction des personnages que pour l'aveu indirect de l'écrivain portant sur des problèmes épineux, implicitement glissés dans ses romans.

Du point de vue de la formation professionnelle, Jules Verne reste un intéressé à la science et non un scientifique. Il expose ses connaissances et les résultats de ses lectures dans ses romans comme prémisses, puis il laisse libre cours à son imagi-

¹ Lucian Boia, dans son volume portant sur les paradoxes de l'œuvre de Jules Verne, fait une admirable radiographie scalaire des romans et des nouvelles de cet écrivain dans le chapitre intitulé *Son œuvre, en bref* (2014 : 105-135). Il y précise que les romans de la période 1863-1875 (parmi lesquels : *Cinq semaines en ballon*, *L'Île mystérieuse*, *Le Château des Carpathes*, *Le Tour du monde en quatre-vingt jours*, *De la Terre à la Lune*, *Vingt mille lieus sous les mers*, *Voyage au centre de la Terre* et *Michel Strogoff*) forment la série des narrations fortes, les plus réussies du point de vue narratologique, donc les romans « modèles ».

nation mais, quelquefois, les détails scientifiques qu’il présente ne sont que l’expression de sa créativité. À ce propos, Eric Weissenberg précise :

La technologie vernienne n’est qu’un accessoire romanesque, et résulte de l’acquisition de connaissances superficielles par la lecture d’articles vulgarisateurs dans la presse de l’époque. Verne passe des heures à éplucher au quotidien tout ce qui pourrait, un jour, lui servir sur le plan des idées, de l’inspiration, ou simplement du décor (Weissenberg 2004 : 245).

La plupart des romans se proposent d’illustrer des hypothèses scientifiques, d’essayer des machines innovatrices ou de démontrer la fiabilité d’énormes engrenages récemment inventés et mis en fonction. Le titre même du roman en question annonce d’une manière indirecte que l’homme va utiliser les machines de différents types afin d’arriver à parcourir cette distance impressionnante en un laps de temps si court. Le titre est un pari, en fait, car c’est un engagement direct de l’homme de manipuler de telle manière la machine et les rouages des machineries, quels que soient leurs mécanismes, et de la rendre efficace pour faire face à ce défi. Phileas Fogg lance un défi autant à Andrew Stuart qu’à son siècle, tout comme aux sceptiques, aux conservateurs et aux « pantouflards », et à tous ceux qui auraient besoin d’un « truchement » parce qu’ils sont curieux de voir comment cette chose serait possible. C’est une démonstration de force. Non que Verne ne lui ait pas fait confiance, mais puisqu’il voulait entreprendre une seconde découverte (Boia 2014 : 237). Fidèle aux tendances de son époque, Verne introduit dans ses travaux « le voyage second » (Demerliac 2005 : 32), c’est-à-dire des voyages qui succédaient à ceux des grands découvreurs. Il s’agissait de géomètres, de cartographes qui mesureraient la terre à pied ou en machines afin d’apprendre les dimensions du nouveau lieu et de créer des cartes utiles. Dans le cas du roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, c’est la circonférence terrestre complète, rendue « pour la première fois » grâce à différentes machines dont les moyens de transport ; c’est un voyage en première pour le monde vernien, même si, du point de vue des découvertes contemporaines à l’écrivain, c’est une entreprise faite déjà par les aventureux.

Pour les personnages de Verne, il n’y a pas d’obstacle insurmontable, la grande majorité de ses héros sont des professeurs ou des scientifiques, ayant pour but la découverte, l’analyse du monde visible ou invisible, les connaissances. Ils sont énergiques, canalisés envers un but précis. L’écrivain les organise à base d’une « manie géographique ou machinale », en construisant leur personnalité selon la zone du globe où ils se trouvaient, où ils voulaient aller ou la machine fréquemment utilisée par eux : Phileas Fogg, l’homme-horloge, Nemo, l’homme des eaux, Lidenbrock, l’homme des verticales aux enjambées mathématiques, le capitaine Hatteras, l’homme-boussole, Jacques Paganel, le géographe distrait.

On a souvent trouvé l’appréciation dans les études littéraires portant sur Jules Verne que Fogg est l’homme-horloge et pas sans raison, vu les multiples renvois à l’idée de temps, de chronomètre retrouvés le long du roman. En effet, ce personnage, à côté des partenaires (plus ou moins désirés) de son voyage (Passepartout et Fix) se rapporte, pour des motifs d’encadrement temporel, aux horaires des moyens de

transport : paquebots² ou trains, les aidant à faire le tour du monde en quatre-vingts jours précisément.

Décrire la « machine » ou construire son image cinétique ?

Il est hors de doute que Fogg, personnage « mécanique » par son allure psychologique machinale, détient le rôle central du roman, mais il est aussi vrai que l'autre personnage principal est la machine avec ses multiples facettes, à savoir plusieurs types de machines, de moteurs, de moyens de transport utilisés par Fogg, sur lesquels Jules Verne s'attarde avec minutie. De ce point de vue, le roman est un défilé de machines, les plus rapides, performantes, confortables, audacieuses et en plus, de dernière découverte, dont fonction et gabarit sont inouïs pour la plupart des lecteurs (contemporains à la parution du roman : 1873). Comme dans les contes populaires où il y a des personnages adjuvants, les machines le sont de même pour le héros du roman. À condition, dans ce cas-ci, qu'elles ne manquent pas à l'horaire établi. Quant à lui, Fogg est leur « chef d'orchestre » qui dirige, avec l'exactitude d'une partition, les lignes, les vitesses, les horaires de départ et d'arrivée ; par exemple, le train lui est utile s'il part à temps : « Le train [vers Calcutta] était parti à l'heure réglementaire » (Verne 1993 : 28). Le paquebot, encore plus utile, phénoménal même, s'il arrive plus tôt (comme par exemple le *Mongolia* qui est arrivé à Bombay avec un gain de deux jours (Verne 1993 : 27), il devient alors comme le « meilleur ami » pour cet homme qui, en fait, « [...] ne voyageait pas, il décrivait une circonférence [...] parcourt une orbite autour du globe terrestre, suivant les lois de la mécanique rationnelle » (Verne 1993 : 28-29). Dans sa démonstration (psychologique, sinon mathématique), il se donne pour but de soutenir que le rapport de la mécanique et des chevaux-vapeur, suivant « les lois de la mécanique rationnelle », soutient avec exactitude le calcul des heures aller-retour de Londres à Londres, pas d'espace. Un argument de plus que son intérêt porte sur le temps, et non pas sur les lieux parcourus.

Le paquebot *Mongolia*, d'une allure gigantesque, est une machine commode où on boit du whisky ou de la pale-ale au bar-room ; il est décrit au détail en chiffres et en fonctions :

Bientôt on aperçut la gigantesque coque du *Mongolia*, passant entre les rives du canal [...] Steamer en fer à hélice et à spardeck, jaugeant deux mille huit cents tonnes et possédant une force nominale de cinq cents chevaux. Le *Mongolia* faisait régulièrement les voyages de Brindisi à Bombay, par le canal de Suez. C'était un des plus rapides marcheurs de la Compagnie, et les vitesses réglementaires soit dix milles à l'heure entre Brindisi et Suez, et neuf mille cinquante-trois centièmes entre Suez et Bombay, il les avait toujours dépassées (Verne 1993 : 18, 20).

² Le roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* a été écrit après la guerre franco-prussienne, 1870-1871, dans la cabine de son bateau *Saint-Michel I*. Le succès de la pièce de théâtre encourage Verne à investir dans un nouveau bateau. Cette fois-ci, il se fait construire un bateau au chantier naval du Havre. Le yacht de treize mètres portera le nom de *Saint-Michel II*. La « machine » était donc le décor, le sujet et le lieu d'écriture de son roman.

Le détail devance le tout, à savoir le détail minutieusement enregistré construit l’ensemble et décrit l’engrenage. Nous remarquons que Jules Verne construit une image toujours cinétique de la machine, en insistant sur son rôle fonctionnel, jamais statique ou descriptif ; celle-ci détient apparemment la place secondaire dans un texte dont le personnage central est un homme-machine, mais celui-ci ne fait que pratiquer la « gymnastique » du passage d’une machine à l’autre, comme dans cette réplique malicieuse de Passepartout lorsque Fogg est embarqué sur le *Mongolia* vers Bombay :

Vous comprenez bien qu’il n’est pas permis à un homme sain d’esprit de passer sa vie à sauter d’un paquebot dans un chemin de fer, et d’un chemin de fer dans un paquebot, sous prétexte de faire le tour du monde en quatre-vingts jours ! Non ! Toute cette gymnastique cessera à Bombay (Verne 1993 : 26).

L’homme à tout orchestrer (car il ne conduit pas, ne projette pas et n’établit pas les horaires), l’ensemble de ces machines est un Anglais (le roman est écrit par un Français qui met en premier plan un Anglais, cela est une constante littéraire chez Jules Verne³) dont le plus grand plaisir est de suivre le mécanisme et les rouages de l’horloge (Boia 2014 : 222). Ce gentilhomme n’a rien de plus cher au monde que d’être le plus exact possible : c’est de l’extase pour lui de suivre l’écoulement machinal, rythmique et mécanique du temps. Quand il voit que la machine fonctionne à sa capacité entière, il est à l’aise, car il fait confiance à l’ingénieur qui l’a projetée ; c’est pour cela que Fogg est fort tranquille dans les machines lorsqu’elles roulent.

Le train est un autre moyen de transport dont les images cinétiques abondent le long du roman. Qu’il voyage en train dans le territoire des États-Unis ou le long de la péninsule indienne, Fogg est toujours enchanté du rendement excellent de cette « machinerie », sauf un épisode : celui d’Inde. Si le capitaine du paquebot *Mongolia* a été payé par le gentilhomme anglais en récompense d’avoir obtenu un gain de deux jours à la destination, le train et son mécanicien ne sont pas payables afin d’augmenter la vitesse dans le but d’arriver plus tôt à la station d’arrivée, puisque la vitesse est bien réglementée sur le chemin de fer : quel dommage pour les calculs de Fogg, mais c’est une admiration indirecte de Verne pour le fonctionnement constant d’une telle machinerie même si l’auteur fait porter ses personnages loin du monde civilisé, telle que la région montagneuse du pays hindou, là où, à un moment donné, les rails s’arrêtent et le voyage doit continuer à dos du poney (jusqu’à la station de Kandallah) ou la traversée de la chaîne montagneuse de Sutpour en palanquin⁴. Dans cette situation favorable à Fogg, il y a quand même une fissure, mais, comme on peut facilement le supposer, elle n’est pas de nature mécanique, mais de nature humaine : la vanité. Jules Verne n’aurait jamais permis que le fonctionnement d’une machine soit interrompu tout simplement. Un tronçon d’une cinquantaine de milles, entre le hameau de Kholby et la station d’Allahaad n’a pas encore de voie ferrée, car les travaux sont en cours. La stupéfaction du personnage devant cette faille est

³ Voir Boia, tout le chapitre *Le miroir du monde : Anglais, Américains ... et d’autres* du volume cité, 2014 : 217-235.

⁴ C’est la région traversée par Tapty, le fleuve qui se jette dans le golfe de Cambaye, près de la Surat.

indicible, car les journaux et les revues de sciences (qui popularisaient les grandes découvertes scientifiques et les réussites technologiques des chercheurs britanniques) marquaient comme finie cette entreprise et chantaient les louanges du pouvoir économique (expansionniste) du *commonwealth* anglais. Qui plus est, le billet de train était payé en entier de Bombay à Calcutta, comme si cette partie du chemin de fer était finalisée. Nous observons ici, outre le comique de la scène où tous sont indignés de cette farce de la presse, sauf le conducteur, le plus réaliste de tous, qui se montre impassible devant la furie des voyageurs trompés (il en a vu par centaines chaque fois quand il arrivait dans la station bloquée), que l'écrivain accuse d'une manière indirecte le mensonge et la vanité d'une société qui prolifère en mensonges et trompe la société civile, juste parce qu'il n'y a personne qui puisse vérifier si tous les tronçons de voie ferrée sont achevés, notamment dans les montagnes. C'est donc un reproche adressé à la presse qui publie des mensonges afin de faire tripler et quadrupler les tirages d'exemplaires et leur vente.

Si l'on met en rapport direct l'homme et la machine dans le roman, on verra que la balance est en faveur de la machine, car elle est toujours prompte, rapide, infatigable et exacte, tandis que l'homme est presque toujours le contraire de tous ces attributs : mensonger, fatigué, lâche, vaniteux, paresseux et bien étourdi. À l'exception de Fogg, sans doute, mais lui, il n'entre point dans la catégorie des « hommes humains », mais de l'homme-machine. Le train tout comme le paquebot est l'expression de la suprématie technologique développée dans le pays dont l'essor industriel est visible : avec cet engrenage, Fogg et sa suite sont déposés à temps à Calcutta, puisque les deux jours gagnés entre Londres et Bombay avaient été perdus dans la traversée de la péninsule indienne lors de l'affaire sentimentale « que Fogg ne regrettait pas » (Verne 1993 : 39) : la rencontre avec la princesse Aouda. Tout est bien qui finit bien. Pour le moment et pour cause.

Les jours du personnage tiennent au kairos (καιρός) ou au chronos (χρόνος) ?

Le motif du temps comme obstacle à franchir est récurrent dans le roman, un leitmotiv donc, puisque le principal ennemi de Fogg n'est pas l'espace ; on doit admettre que l'objet du pari n'est point le tour du monde en lui-même, faisable sans doute, grâce aux machineries les plus performantes, mais la gageure porte sur le laps de temps où ce tour est à accomplir : quatre-vingts jours pile, tous les obstacles y compris. Mais quel temps : le *kairos* ou le *chronos* ? Nous anticipons un peu les choses : Fogg se balance entre *kairos*⁵ et *chronos*⁶.

⁵ Antoine Bailly, dans son gigantesque *Dictionnaire grec-français*, nous détaille les sens, les nuances et les valeurs de ce substantif vraiment riche, dont nous avons découpé ce qui nous intéresse à propos de cette étude, à savoir les sens suivants : A. avec l'idée de temps : 1. Moment convenable ou opportun, temps favorable, occasion, rencontrer/saisir l'occasion de, il est temps de, c'est le moment de, en temps utile, à propos de. 2. Opportunité, convenance, avantage, utilité, moment dans son intérêt. 3. Temps où l'on vit, moment présent, état actuel, temps particulier, saison (Bailly 1935 : 1000-1001).

⁶ De même pour ce nom : I. Temps. 1. Durée de temps, le temps tout entier, dans son ensemble, le temps à venir, le temps passé, d'alors, le temps infini. 2. Durée de temps déterminée, le temps de la vie, de la jeunesse, par exemple. 3. Époque déterminée, moment précis, en ce temps-là, l'existence entière, un long temps

C’est le moment d’une courte halte dans le domaine de l’étymologie des deux noms grecs (c’est sans doute Antoine Bailly qui nous aide le mieux). Le substantif *chronos* comporte une palette sémantique fort riche, mais on y distingue deux sens fondamentaux : le sens-souche renvoie à l’idée de temps tout entier, dans son ensemble, le temps infini, le temps qui coule et qui s’écoule ; le sens secondaire serait la durée de temps déterminée, le temps de la vie de l’homme, en général. Par opposition, on a le substantif *kairos*, désignant toujours l’idée de temps, mais c’est un temps bien chargé d’un poids utilitaire, donc un moment de temps bien précis, caractérisé par convenance, avantage et utilité, car il renvoie à un moment favorable ou occasion où le temps se trouve à l’intérêt de celui qui passe à travers. *Mutatis mutandis*, les jours ou les unités de temps sans mise dans la vie de Fogg tiennent au *chronos*, car poursuivre la vie de son fauteuil confortable, lui, un « pantouflard », est sans enjeu, ni répercussion pour son existence. Mais, une fois les paramètres modifiés, ne fût-ce que pour quatre-vingts jours, ce temps devient pour Fogg, *kairos*, puisque, au-delà de tout cet engagement à vie, à mort et à honneur, ces quatre-vingts jours sont cruciaux pour son existence. Les jours du titre du roman font partie de la catégorie temporelle du *kairos*, non pas du *chronos* car, employés comme il faut, ils comptent au profit du protagoniste.

D’ailleurs, le temps humain se définit en fonction de son emploi : pour Fogg, ces quatre-vingts jours tiennent au *kairos*, car il a à démontrer quelque chose aux autres et un pari à gagner : cet enjeu transforme les jours du *chronos* en *kairos*, car ces jours portent le « fardeau » de l’utilité (énorme !) pour le protagoniste ; c’est donc une suite des moments qualitatifs, d’une importance colossale pour sa vie. En contrebalance, pour les autres membres du Reform-Club, les mêmes quatre-vingts jours font partie de la catégorie temporelle du *chronos*, leurs jours ne sont point chargés d’un poids « démesuré ».

Le vrai adversaire de Fogg est le temps, ne fût-ce que pour accomplir le dicton anglais « Time is money », vu que la mise de son pari était toute sa fortune en échange d’une démonstration de quatre-vingts jours (et nuits). Inévitablement, Fogg devient machinal, comme les rouages de l’horloge (il a quand même tout risqué !), bien que, finalement, le résultat de son voyage soit double : la fortune triplée et la mariée (qui, au début, n’entrait pas dans ses calculs !). Si le premier but est rigoureusement poursuivi, le second est comme tombé du ciel. Bonus pour son audace et gratification pour son comportement moral et amoureux impeccable, même si l’idylle est un peu froide.

La femme dans la vie de Fogg

Ou comment gérer les effets secondaires de la « machine » ? Une fois arrivé à la maison, Fogg est rentré dans le *chronos*, mais, cette fois-ci, il gagne d’une normalité différente : après la démonstration réussie et applaudie par les membres du Reform-Club, rien ne sera comme avant pour lui ; encerclant le globe (l’espace donc) dans

écoulé, le temps s’écoulant, longtemps après un moment précis, pour tout le temps, par suite du temps, de l’âge. II. Durée de la vie, de l’âge. III. Partie d’une année. IV. Délai, retard (Bailly 1935 : 2156).

une ceinture temporelle (soixante-dix-huit jours), il ne s'attend point à l'énorme changement produit dans sa vie : une femme en chair et en os dans sa maison « mécanique », une présence émotionnelle dans son existence machinale, marquée par la pendule, une âme sensible dans son programme quotidien d'une précision sans faille. Son entreprise autour du monde a été une évasion et, en même temps, une quête d'une femme qui puisse adoucir son univers mécanique et mécanisé. Fogg est conscient des limites de son existence parfaite du point de vue de l'exactitude et a besoin d'un ajustement sentimental, surtout pas si exact que sa vie menée jusque-là dans une « horlogerie » intérieure, c'est-à-dire sa maison.

La présence de la femme fait oublier la précision froide, sans doute nécessaire à toute performance humaine, ne fût-ce que temporaire. Fogg ressent donc l'impérieux désir de « recalculer » la durée sentimentale d'une heure ou d'un jour. La scène où cette métamorphose a lieu est toujours une machine. Dans le train qui assurait le lien de la forêt vers la gare d'Allahabaad se déroule la transformation de la femme indienne, Aouda, en une dame européenne qui va devenir la femme de Fogg : c'est une scène qui comporte des accents théâtraux⁷ ; pour la cérémonie de la *sutty*, elle était victime des vapeurs assoupissantes du *hang* et vouée à la mort à côté de son vieux mari, le rajah de Bundelkund ; sauvée par Fogg et sa suite, évanouie et transportée dans le wagon du train, elle se voit vêtue d'une robe européenne, entourée d'inconnus, toujours européens, qui parlaient anglais, mais toute vive, sans famille c'est vrai, ni cortège de funérailles. Une vie toute neuve commence pour elle, même si elle ne l'avait jamais rêvée, ni soupçonnée ; une langue neuve (bien qu'Aouda parle l'anglais sans faille, comme le guide l'a dévoilé à Fogg), mais apprise, sans jamais usitée d'emblée, va lui offrir et ouvrir une vie familiale inimaginable trois mois avant (c'était le moment de son mariage avec le rajah) ; un pays neuf l'accueille grâce à la bienséance et à la bienveillance de son sauveur qui, au début, croit faire uniquement son devoir vis-à-vis d'un proche quelconque, trouvé dans une situation désespérée. Mais, au fur et à mesure que le voyage avance, le gentilhomme voit bien et comprend qu'Aouda n'est plus un simple voyageur qui l'accompagne de l'Inde à l'Angleterre. La scène de cette rencontre sentimentale est donc le wagon de train, une machine qui roule impassiblement contre chronomètre (le *chronos*) vers le prochain arrêt (la station de Bénarès) et, le chemin faisant, Fogg a le temps (*kairos* cette fois) nécessaire de se rendre compte de ce qui se passe dans son cœur. Pour lui et elle, le temps en question est mesurable en sentiments, c'est pour cela qu'il est dénommable *kairos* ; pour les autres, le même laps de temps, c'est *chronos*, y compris la machine. Le texte nous dit que le wagon où cette scène se dé-

⁷ Jules Verne travaille avec Adolphe d'Ennery pour une mise en scène du roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*. Un véritable éléphant, une attaque de Peaux-Rouges, une cérémonie religieuse hindoue, tous ont été des éléments qui ont plu au public. Le roman adapté pour la scène sera joué à guichet fermé pour un an. Le succès de cette pratique pousse Verne à demander l'aide d'Adolphe d'Ennery pour écrire une adaptation théâtrale du roman *Michel Strogoff*, dans une variante fidèle au livre. La pièce a eu un réel succès, un vrai triomphe. Les deux ont collaboré aussi à l'adaptation du roman *Les enfants du capitaine Grant*, où les spectateurs assistaient à un tremblement de terre et à une scène de pêche à la baleine sous le ciel de minuit. D'autres titres qui méritent d'être rappelés sont le *Voyage à travers l'impossible* et *Kéraban* qui n'ont pas réjoui d'un succès foudroyant comme les deux précédents.

roule est confortable et nous supposons que c’est un emblème de la civilisation, qui traverse des territoires dont le confort, l’aise sont loin d’être européens, bien que ce soient les Européens qui les dominent du point de vue politique.

Conclusion

Comment appliquer la théorie à la pratique ? Comment équilibrer le savoir et le savoir-faire ? Ce sont les questions subsidiaires que Fogg formule au-delà de son pari. Connaître les théories et les performances des machines grâce aux renseignements offerts par les revues et les journaux scientifiques, c’est une entreprise du fauteuil, mais mettre en pratique ce que les calculs estiment, c’est une dure aventure sur le terrain. De ce point de vue, le roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* est une mise en pratique de la théorie des machines. Les lectures scientifiques de Fogg ne sont pas un exercice de curiosité, mais une pratique à grande force d’application. Parfois on est tenté d’attribuer aux personnages de Jules Verne toutes sortes de défauts – et par cela, l’écrivain construit le côté réaliste de ses protagonistes –, mais on ne peut aucunement les accuser de défaitisme, car ils gardent leur esprit optimiste et positif jusqu’à la fin : Phileas, l’Anglais, en est un modèle. Le roman est une preuve de la croyance de Fogg en la théorie appliquée à la pratique : il est fort convaincu que la pratique fonctionne aussi bien que la théorie, donc infailliblement. Ce n’est pas une croyance en Dieu ou aux dieux, mais en la machine : c’est comme une nouvelle religion, cette fois-ci, la « déesse machine » à tout puissante.

La machine (par sa vitesse de déplacement⁸) représente également, dans ce roman, le temps employé avec sagesse dans l’obtention d’un but soit-il financier, soit-il sentimental, soit-il d’honorabilité. Or, l’enjeu de Verne est de démontrer comment la machine peut aider l’homme et lui rendre la vie plus facile et plus comode ; ce n’est pas par hasard que la machine, sous toutes ses formes : moteurs, paquebots, locomotives, wagons, etc., devient un personnage adjuvant tout comme le cheval (miraculeux et sage) des contes populaires ; ce n’est pas par hasard non plus que la force des moteurs de tous types est mesurée, de nos jours, en cheval-vapeur, en réminiscence de l’équidé aidant toujours l’homme.

UNIVERSITÉ DE L’OUEST DE TIMISOARA, ROUMANIE
maître de conférences HDR
 malita_ramona@yahoo.fr

⁸ N’oublions quand même pas que la vitesse signifie un rapport qui se veut de plus en plus rentable, entre le déplacement et le temps.

BIBLIOGRAPHIE

BAILLY, Antoine (1935). « κάρπος », *Dictionnaire grec-français*, 1000-1001, [En ligne] <https://archive.org/details/BaillyDictionnaireGrecFrancais/page/n995/mode/1up?q=κάρπος>. Consulté le 26 janvier 2021.

BAILLY, Antoine (1935). « χρόνος », *Dictionnaire grec-français*, 2156, [En ligne] <https://archive.org/details/BaillyDictionnaireGrecFrancais/page/n2152/mode/1up?q=χρόνος>. Consulté le 26 janvier 2021.

BOIA, Lucian (2014). *Jules Verne. Paradoxurile unui mit*, Bucarest : Humanitas. [1^{ère} édition française : *Jules Verne. Les paradoxes d'un mythe*, Société d'édition Les Belles Lettres, 2005].

DEMERLIAC, Jean (2005). *L'Odyssée Jules Verne*, Paris : Albin Michel-Arte Éditions.

VERNE, Jules (1993). *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Bucarest : Teora.

WEISSENBERG, Eric André (2004). *Jules Verne : Un univers fabuleux*, Lausanne : Favre.