

CLAUDIE MASSICOTTE  
Montreal

MEMOIRES DE LA MODERNITÉ:  
LA FONCTION DE L'ARCHITECTURE FERROVIAIRE  
DANS *AUSTERLITZ* DE W. G. SEBALD

Le roman *Austerlitz* (2001) de W.G. Sebald retrace la biographie fictive du personnage éponyme qui, après avoir été envoyé de Prague en Angleterre par *Kindertransport* à l'âge de quatre ans et demi, perdra progressivement tout souvenir de son enfance et de ses origines véritables. Étudiant, plusieurs années plus tard, le style architectural de l'ère capitaliste - avec une prédilection, toutefois, pour les gares ferroviaires - Austerlitz se rendra à la gare d'Anvers où il liera connaissance avec le narrateur anonyme du roman. Par la suite, une série de rencontres fortuites et d'entretiens s'échelonnant sur une période de près de vingt ans permettra à ce dernier de reconstituer le récit d'Austerlitz, dont les voyages à travers l'espace et le temps conduiront de fil en aiguille à la redécouverte de souvenirs refoulés et à la reconstruction d'une généalogie effacée. Profondément concerné par la question de la représentation, le roman de Sebald aborde également les thèmes de l'histoire, de la temporalité et de la mémoire, à partir desquels il déconstruit le récit de la modernité, afin d'en retracer les éléments de ruptures et de barbarie.

À travers l'étude des réseaux conceptuels complexes qui parcourent le roman, cet article se propose de saisir la fonction de l'architecture - et, principalement, de la gare et du réseau ferroviaires - comme figures symboliques de la modernité. Il s'agira ainsi de présenter comment ces figures architecturales proposent une vision particulière de

la temporalité et de la mémoire; vision à partir de laquelle la modernité se trouvera redéfinie selon les éléments macabres qui sous-tendent son idéal de progrès.

Après une introduction aux figures de la gare et du réseau ferroviaires comme témoins clés de la modernité et à la représentation de la temporalité que Sebald y inscrit, les notions freudienne et derridienne de trauma et de mal d'archive seront abordées. L'étude de la thématique du trauma dans *Austerlitz* autorisera ici une interprétation de la fonction symbolique de la gare comme métaphore de la mémoire individuelle et de l'histoire au XXe siècle, et ce, selon le schéma d'une temporalité hantée, où passé et présent coexistent simultanément. D'une manière semblable, l'étude de la représentation sebaldivienne de la tension qui s'institue entre la volonté de préservation et la pulsion d'agression ou de destruction - conceptualisée par Derrida en termes de mal d'archive - permettra de définir la modernité, à l'inverse de l'idéologie d'une histoire progressive, selon les ruptures, destructions et catastrophes historiques qui s'y inscrivent.

### 1. Figures de la modernité

Dans plusieurs de ses écrits, Walter Benjamin reprend le projet marxiste d'un matérialisme historique selon lequel l'étude des vestiges matériels d'une époque permettrait d'en saisir la «physionomie». Autrement dit, le regard présent, projeté vers les vestiges ou restants matériels du passé - des formes d'art visuel à l'architecture en passant par les œuvres de la littérature -, témoignerait de ses espoirs, de ses peurs et de ses rêves, alors même que l'historiographie officielle tendrait à les ignorer ou à les refouler. Ainsi, l'étude des passages de Paris construits à partir de 1822 (et de la figure du flâneur qui s'y établit comme dans la prolongation d'un chez-soi) permet au théoricien de conceptualiser les rêves de sécurité, de progrès économique et d'expansion des échanges commerciaux, ainsi que l'aveuglement et l'illusion face aux «défauts inhérents à l'ordre social de la production»<sup>1</sup>, tels qu'ils se cristallisent dans la civilisation européenne du XIXe siècle.

Or, si les passages parisiens pouvaient fournir, chez Benjamin, le matériel privilégié pour l'étude de la société capitaliste du XIXe siècle,

---

<sup>1</sup> Benjamin, Walter. «Paris, capitale du XIXe siècle» in *Œuvres III*, Paris, Gallimard, 2000, p.46.

on peut postuler, à l'instar de Todd Samuel Presner, que la gare ou le réseau ferroviaires «would have to count as the best material witness to German/Jewish modernity»<sup>2</sup> au XXe siècle. Espace emblématique des deux visages de la modernité, le réseau ferroviaire y incarnera en effet l'espoir placé en l'émancipation et en une démocratie marchande fondée sur la vitesse, la mobilité et les échanges transnationaux, tout en rappelant, selon la perspective présente, les ruptures et catastrophes historiques produites par les déplacements, l'exil et l'expatriation de masse dont il fut le principal outil. On comprendra dès lors comment, dans le dernier roman de Sebald, le réseau ferroviaire et la gare de train (tout comme le flâneur qui y errera) retranscriront le projet benjaminien dans le contexte post-holocauste, et deviendront les figures architecturales par excellence pour présenter la conceptualisation de divers enjeux de la modernité.

## 2. Temporalité moderne et mémoire subjective

Comme figures paradigmatiques d'une modernité capitaliste où l'espace se conçoit selon ses impacts et répercussions sur l'économie de marché, les architectures de la gare et du réseau ferroviaires s'édifient également - ainsi que le rappelle *Austerlitz* - selon la conception idéologique d'une temporalité linéaire et standardisée, déterminant fondamentalement les relations de pouvoir, la production de biens et l'échange transnational des marchandises. Érigé en divinité - voire en dictateur - dans la société du capital, le temps devient ainsi porteur d'un ordre nouveau par lequel se trouvent subjugués à son rythme les déplacements et relations des sujets dans l'espace. Ainsi, dès la première rencontre entre le narrateur et le personnage éponyme, à la Centraal Station d'Anvers (véritable «cathédrale dédiée aux échanges internationaux»<sup>3</sup>), la réflexion sur l'architecture de la gare va de pair avec une conceptualisation du temps capitaliste comme monumental, dominant, terrifiant:

---

<sup>2</sup> Presner, Todd Samuel, *Mobile Modernity: Germans, Jews, Trains*, New York, Columbia University Press, 2007, p. 2.

<sup>3</sup> Sebald, W.G., *Austerlitz*, Paris, Actes Sud, 2002, p. 18.

Il y avait [...] une impressionnante horloge au cadran [...] sur lequel se déplaçait une aiguille d'environ six pieds. Pendant les pauses de notre discussion, nous prenions l'un et l'autre la mesure du temps infini que mettait à s'écouler une seule minute, et nous étions chaque fois effrayés [...] La grande horlogeá [était] emblème du nouveau pouvoir régnant sans partage sur la ville, elle surmontait même les armoires royales et la devise *Eendracht maakt macht*, l'union fait la force. De la position centrale occupée par l'horloge on pouvait, dit Austerlitz, surveiller les mouvements de tous les voyageurs, et à l'inverse les voyageurs devaient lever les yeux vers l'horloge et se voyaient contraints pour tous leurs faits et gestes de se plier à sa volonté [...] C'était seulement à partir de l'uniformisation réalisée au milieu du XIXe siècle que le temps avait commencé à exercer son empire incontesté sur le monde<sup>4</sup>.

Et cependant, chez Austerlitz comme chez Benjamin, se constitue -à l'encontre de cette construction artificielle d'un temps impérialiste standardisé et linéaire - la recherche d'une compréhension divergente et davantage complexe de la temporalité. Par cette compréhension, pour reprendre la belle métaphore de Benjamin, le sujet «cesse d'égrainer la suite des événements comme un chapelet. Il saisit la constellation que sa propre époque forme avec telle époque antérieure. Il fonde ainsi un concept du présent comme «à-présent», dans lequel sont fichés des éclats du temps»<sup>5</sup>. Ainsi, comme le remarque le personnage à l'observatoire de Greenwich, la temporalité linéaire:

était de toutes nos inventions de loin la plus artificielle [...] Si Newton a réellement pensé que le temps s'écoule comme le courant de la Tamise, où est alors son origine et dans quelle mer finit-il par se jeterá? [...] Quelles seraient, à ce compte, les rives du tempsá? Ne pourrait-on point dire que le temps lui-même, au fil des siècles, au fil des millénaires, n'a pas été synchroneá? [...] Une nécessité interne [...] m'a toujours fait regimber contre le pouvoir du temps et me tenir à l'écart de ce qu'on a coutume d'appeler l'actualité, dans l'espoir [...] que je puisse revenir en arrière et lui courir après, [...] que tous les moments existent simultanément<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Ibid., p. 15-19.

<sup>5</sup> Benjamin, Walter. «Sur le concept d'histoire» dans *Œuvres III*, Paris, Gallimard, 2000, p. 443.

<sup>6</sup> Sebald, W. G., *op. cit.*, p. 122-124.

Dès lors, le temps pourra être parallèlement défini selon la co-existence simultanée des divers instants qui par leur répétition le constituent, ou selon le jeu des entrelacements et surimpositions qui le traversent et le transforment. Progressant sans égard à la linéarité, la temporalité se concevra ainsi en tant que réalité phénoménale, où passé et présent se joignent et se confondent, comme dans la mémoire, en une configuration stellaire complexe. On peut alors postuler que ce qui intéresse véritablement Austerlitz – tout comme l’auteur – à travers ces diverses réflexions sur les temporalités impérialiste et subjective «is not time per se [...] but memory, which, instantiated through specific spatial-visual metaphors, can be seen to determine a particular phenomenology of time»<sup>7</sup>. Bref, l’étude de la gare comme figure dans *Austerlitz* semble mettre en jeu, dès l’abord du roman, la distinction entre, d’une part, une temporalité linéaire, standardisée et organisationnelle reflétant l’idéal de systématisation de l’ère capitaliste de la modernité et, d’autre part, l’expérience subjective d’une temporalité autre, davantage semblable à la mémoire, déterminée par les motifs de surimposition et d’éclatement. L’approfondissement de cette étude selon le concept de trauma permettra de saisir plus pleinement les enjeux de cette distinction dans la conception de la modernité que propose le roman.

### 3. Trauma, mémoire et histoire au XXe siècle

#### 3.1. La question du trauma dans Austerlitz et la charge symbolique du train dans la modernité

Dans *Au-delà du principe de plaisir* (1920), Freud redéfinit le système conscient-inconscient par l’introduction du concept de pulsion de mort, lequel, à l’opposé du principe de plaisir, détermine une tendance fondamentale du sujet à l’autodestruction, voire au retour à l’état organique ou inanimé antérieur. Or, c’est en grande partie par l’étude de la notion de trauma (comme permettant de démontrer «le fait nouveau et remarquable [...] que la contrainte de répétition ramène aussi ces expériences vécues du passé qui ne comportent aucune possibilité de plaisir et qui même en leur temps ne peuvent avoir été des satisfactions, se-

---

<sup>7</sup> Kilbourn, Russell J. A., «Architecture and Cinema» dans *W. G. Sebald - A Critical Companion*, Seattle, University of Washington Press, 2004, p. 143.

rait-ce pour les motions pulsionnelles depuis lors refoulées»<sup>8</sup>) qu'il parvient à découvrir et développer ce concept de pulsion de mort. Le trauma est alors compris comme phénomène psychologique par lequel, à la suite d'une expérience profondément bouleversante refoulée pour la préservation du sujet, ce dernier se trouve, en quelque sorte, «hanté» par cette expérience. Celle-ci, conservée ou imprimée dans l'inconscient comme trace morcelée, restera donc néanmoins «présente» dans l'appareil psychique et se manifesterà sous la contrainte de répétition.

Or, le roman de Sebald inscrira explicitement, à travers la biographie fictive d'Austerlitz, un nouveau récit du trauma, lequel pourrait servir en tout point d'exemplification de la théorie freudienne. Ainsi, ayant longtemps refoulé l'événement traumatique de son expatriation en Angleterre et de la perte de ses repères identitaires et familiaux, Austerlitz aura cherché, sans le savoir alors, à se préserver des douleurs d'enfance, sans toutefois y réussir. Il affirmera:

C'était comme si une maladie me rongant depuis longtemps cherchait à se déclarer [...] Je pressentais qu'en réalité je ne possédais ni mémoire ni capacité de réflexion ni existence propre, que tout ce que j'avais vécu n'avait fait que m'anéantir et me détourner du monde et de moi-même<sup>9</sup>.

Sous la contrainte de répétition, Austerlitz se verra possédé par les traces de ce passé refoulé, lesquelles se traduiront entre autres dans ce qu'il nommera «sa manie pour les gares»<sup>10</sup>, soit cette forte pulsion qui le poussait systématiquement à les étudier et à y errer. Or, ce n'est qu'une fois le souvenir de son expatriation retrouvé - grâce au retour dans la *laidies waiting room* de la Liverpool Street Station d'où, enfant, il était arrivé en Angleterre - qu'il pourra saisir plus pleinement les causes et conséquences dévastatrices de son malaise. Ainsi, témoignera-t-il alors:

Je remarquais maintenant [...] combien peu j'étais formé à l'exercice du souvenir et quels efforts [...] j'avais dû déployer pour oublier le plus

<sup>8</sup> Freud, Sigmund. *Œuvres complètes*, volume XV, Paris, Presses Universitaires de France, 1996, p. 290.

<sup>9</sup> Sebald, W. G., *op. cit.*, p. 149.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p. 44.

possible ou conjurer tout ce qui avait trait à mes origines ignorées [...] Ainsi, je ne savais rien, si inimaginable que cela me paraisse aujourd'hui, de la conquête de l'Europe par les Allemands, de l'état esclavagiste qu'ils avaient instauré [...] j'affinais au fil du temps mes réactions de défense et me créais une sorte de système de confinement [...] Cette censure que j'exerçais sur ma pensée, le rejet constant de tout souvenir, nécessitaient toutefois, de temps en temps, de plus grands efforts, et ils provoquèrent inéluctablement [...] mes errances nocturnes dans Londres et les hallucinations qui me harcelèrent de plus en plus fréquemment<sup>11</sup>.

Or, si c'est au réseau ferroviaire et à la gare de train que se trouvera intrinsèquement lié le trauma d'Austerlitz, on peut postuler que ce n'est point par pur hasard, mais en raison de la charge symbolique du train dans le contexte de l'industrialisation moderne et de l'holocauste.

Dans la dernière décennie du XIXe siècle - conçu davantage comme explication des symptômes de l'hystérie que comme phénomène devant être défini en lui-même -, le concept de trauma apparaissait, dans la conception freudienne, comme généralement lié à l'incidence des expériences sexuelles en bas âge. Plusieurs années plus tard, cependant, lorsque le fondateur de la psychanalyse s'attardera à définir plus explicitement le phénomène de trauma (notamment dans *Au-delà du principe de plaisir*), les causes externes de ce dernier phénomène comprendront, de manière plus générale, «de graves ébranlements d'origine mécanique, [des] collisions ferroviaires et d'autres accidents mettant la vie en danger [ainsi que] la guerre effroyable qui vient juste de terminer son cours»<sup>12</sup>. Dès lors, comme le souligne E. Ann Kaplan, la conceptualisation freudienne du trauma apparaîtra comme intrinsèquement liée à l'époque moderne,

especially to the industrial revolution and its dangerous new machines (the railway, the factory) as well as to the linked growth of the bourgeois family. This family became the site for female hysteria [...] while industrialisation provided the social conditions for the train and machine accidents, and for large-scale wars<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Ibid., p. 168-169.

<sup>12</sup> Freud, Sigmund. *op. cit.*, p. 281-282.

<sup>13</sup> Kaplan, E. Ann, *Trauma Culture, The Politics of Terror and Loss in Media and Literature*, Nouveau Brunswick, New Jersey et Londres, Rutgers University Press, 2005, p. 25.

Or, d'après cette dernière compréhension freudienne du phénomène de trauma, on peut également supposer que l'imaginaire symbolique du début du XXe siècle associera, en une certaine mesure, l'industrialisation moderne - et, plus particulièrement en ce qui nous concerne, les réseaux ferroviaires qui s'y construisent - au danger ou à l'expérience risquée. Dans le contexte de l'holocauste, toutefois, ce ne seront plus les défaillances et dysfonctions du système ferroviaire qui en feront un élément traumatique, mais plutôt son efficacité terrifiante, par laquelle il deviendra outil privilégié de la déportation et de l'extermination de masse. D'une semblable manière, dans le roman de Sebald, par l'expérience infantile d'Austerlitz, le réseau ferroviaire deviendra investi (voire hanté) par sa fonction traumatique dans les circonstances de la Seconde Guerre mondiale.

Mais outre cette charge symbolique du train dans le contexte de la modernité, si le trauma d'Austerlitz s'y trouvera intrinsèquement lié, c'est sans doute également en raison de ce que les figures architecturales de la gare et du réseau ferroviaires permettront à Sebald de conceptualiser le rapport passé/présent dans l'appareil psychique et dans l'histoire moderne, selon le schéma traumatique qui s'y établit. Et c'est ce dont il s'agira maintenant d'approfondir l'étude.

### 3.2 La gare et le réseau ferroviaires dans *Austerlitz*: figures traumatiques de la mémoire et de l'histoire

Comme le souligne Todd Samuel Presner, Freud utilise une série de métaphores lui permettant de conceptualiser divers aspects de la mémoire selon sa conception de l'appareil psychique. En effet, outre sur la métaphore du bloc magique étudiée longuement par Derrida - métaphore par laquelle, en 1924, Freud définit le système conscient-inconscient d'après la conservation permanente et intégrale dans l'inconscient de toutes traces du passé vécu par le sujet et d'après la capacité illimitée de ce dernier à recevoir de nouvelles impressions -, la théorisation psychanalytique de l'esprit humain se construit également sur les métaphores du système de transport et de la ville. Ainsi, dès ses premiers travaux sur l'hystérie, explique Presner:

Freud makes the important claim [...] that "memory is represented by the differences in the facilitations [*Bahnungen*] between the  $\Psi$ -neurons", the so-called impermeable neurones, which Freud claims are

“the vehicles of memory” [...] The extent to which Freud’s neuropsychological theory is essentially a model of transportation becomes clearer from his discussion of how the model functions. He claims that “a direct pathway leads from the interior of the body to Ψ-neurons” [...] and that between these neurones several different paths of connection and facilitations exist<sup>14</sup>.

De même, plusieurs années plus tard, dans *Malaise dans la Culture* (1930), Freud compares the “psychic entity” to the city of Rome, in which nothing that has once come into existence will have passed away and all the earlier stages of development continue to exist alongside the latest one. He emphasizes that this does not mean a succession of developments but rather the existence of the simultaneity of all pasts<sup>15</sup>.

Dans le roman de Sebald, la fonction de l’architecture dans la ville - et principalement celle de la gare et du réseau ferroviaires - paraît proposer, similairement à Freud, une figuration de la mémoire individuelle selon les stratifications et superpositions qui s’y inscrivent (par lesquelles se trouvent simultanément juxtaposées les différentes couches du temps) et selon la possibilité pour le voyageur d’établir les connexions entre passé et présent, de retrouver les traces des événements passés. Or, chez Sebald, cette métaphorisation de la mémoire individuelle à travers les figures de la gare et du système ferroviaires se construira comme essentiellement traumatique, faisant intervenir les champs lexicaux du refoulement, de la hantise et, parfois, de la résurgence d’un passé dévastateur. Ainsi, pour en fournir quelques exemples, le narrateur du roman, décrivant ses impressions lors du trajet le conduisant à la Liverpool Street Station avouera :

<sup>14</sup> Presner, Todd Samuel. *op. cit.*, p. 244-245.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 258. Freud y propose effectivement « l’hypothèse fantastique que Rome n’est pas un lieu d’habitations humaines, mais un être psychique, qui a un passé pareillement long et riche en substance et dans lequel donc rien de ce qui s’est une fois produit n’a disparu, dans lequel, à côté de la dernière phase de développement, subsistent encore également toutes les phases antérieures » (*Malaise dans la culture*, Paris, Presses Universitaires de France, 2002, p. 11). S’il émettra par la suite certaines réserves sur la validité explicative de cette « fantaisie », elle lui aura néanmoins permis, avouera-t-il, d’illustrer que les traces du passé - quoique souvent réprimées ou refoulées - ne sont jamais complètement détruites et se conservent dans l’appareil psychique.

Toutes les fois mon angoisse monte dans la dernière portion du trajet, quand le train, peu avant d'entrer dans la Liverpool Street Station, doit passer plusieurs aiguillages et se faufiler dans un goulet d'étranglement où, de chaque côté de la voie, les hauts murs de brique noircis par la suie et leur gasoil [...] me font penser, comme encore ce matin-là, à quelque nécropole souterraine<sup>16</sup>.

Aussi, relatant le récit historique de cette même gare, Austerlitz affirmera:

Je savais que sur le terrain où s'élevait la gare s'étaient étendues autrefois [...] des prairies marécageuses qui [...] restaient gelées pendant des mois [...] Plus tard ces marais furent drainés [...] et bientôt s'élevèrent aussi des pavillons et des cottages [...] Il y eut jusqu'au XVIIe siècle le prieuré de l'ordre de Sainte-Marie de Bethléem [dont] dépendait aussi l'hospice d'aliénés et autres nécessiteux [...] Quand j'étais à la gare, c'était presque devenu pour moi une obsession [...] d'essayer de m'imaginer, dans ce lieu dont la disposition avait été plus tard remaniée et qui maintenant allait de nouveau être remodelé, où avaient pu se trouver les cellules des pensionnaires de cet asile, et souvent je me suis demandé si la peine et les souffrances qui s'y étaient accumulées au fil des siècles avaient jamais cessé d'être, si aujourd'hui encore [...] il ne nous arrivait point de les traverser<sup>17</sup>.

Enfin, la Broad Street Station fut, quant à elle, construite «où se trouvaient jadis les champs de blanchiment et d'inhumation», fait qui fut découvert lorsque, affirmera plus tard Austerlitz, au cours de nouveaux développements, on entreprit des fouilles qui menèrent à la découverte de «plus de quatre cents squelettes»<sup>18</sup>.

Ces exemples permettent donc de saisir en quoi, chez Sebald, les figures de la gare et du réseau ferroviaires sembleront retenir en leur sein les impressions ou les traces refoulées (ou, plus littéralement, enterrées) d'un passé souvent funeste et dévastateur. Ces traces ou impressions, par une sorte de présence spectrale, pourront ressurgir dans les étranges sentiments d'angoisse et d'obsession des voyageurs ou en-

<sup>16</sup> Sebald, W. G., *op. cit.*, p. 47.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 156-157.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 157.

core, au hasard des travaux et démolitions, refaire pleinement surface. Et si ces figures où la l'architecture présente se mêle aux vestiges du passé apparaîtront maintenant, de manière plus évidente, comme métaphores de la mémoire individuelle - elle-même comprise comme instance traumatisée -, elles sembleront également s'inscrire, d'après ces mêmes exemples, comme métaphorisation d'une conception traumatique de l'histoire de la modernité. En effet, sortes d'archives de la modernité, ces figures architecturales enseveliront en leur sein les éléments du passé macabre et destructeur de l'histoire européenne. Or, ce passé, dont la présence spectrale hante encore aujourd'hui les voyageurs, démontre, pour reprendre les propos de J. J. Long et Anne Whitehead, «that contemporary Europe is unhomey haunted by the spectres of the past, and especially by the traumatic history of the Holocaust»<sup>19</sup>.

Bref, la notion de trauma, telle qu'elle s'institue dans le roman à travers les figures architecturales de la gare et du train, permet de définir la mémoire individuelle et l'histoire au XXe siècle selon le schéma non-linéaire d'une temporalité hantée, où les spectres, les traces et les impressions d'un passé macabre se conjuguent aux événements et perceptions du présent. La conception sebalienne de l'histoire - telle que représentée par la gare et le réseau ferroviaires - pourra maintenant être approfondie selon la tension dialectique entre la volonté de préservation et la pulsion de destruction qui s'y inscrit, laquelle fut conceptualisée par Derrida comme mal d'archive.

#### 4. Le concept de mal d'archive et la modernité

Dans *Mal d'archive*, une impression freudienne (1995), Derrida examine les relations entre la répétition, la pulsion de mort et le concept d'archive. Abordant, donc, d'une part, le fait que la pulsion de mort «ne laisse jamais d'archive [...] elle travaille à détruire l'archive»<sup>20</sup> et, d'autre part, le fait que «la possibilité de mémorisation, de la répétition [...] reste, selon Freud indissociable de la pulsion de mort [...] Conséquence: à même ce qui permet et conditionne l'archivage, nous ne trouvons

<sup>19</sup> Long, J. J. et Whitehead Anne, «Introduction», dans *W. G. Sebald - A Critical Companion*, op cit, p. 8.

<sup>20</sup> Derrida, Jacques, *Mal d'archive, une impression freudienne*, Paris, Galilée, 1995, p. 24.

jamais rien d'autre que ce qui expose à la destruction»<sup>21</sup>, Derrida introduit la notion de mal d'archive pour définir cette tension fondamentale du processus d'archivage qui, du même coup qu'il enregistre, inscrit, organise ou systématise, se trouve également à oublier, effacer, détruire.

Dans le roman de Sebald, Austerlitz - qui, quant à lui, étudiait le très vaste domaine des gares et autres figures architecturales de l'ère capitaliste et les airs de famille existant entre eux - affirme qu'il se voyait, par là, «obéir à une pulsion qu'il ne comprenait pas lui-même, liée d'une manière ou d'une autre à une fascination [...] pour tout ce qui était réseau»<sup>22</sup>. Cette pulsion, que l'on ne pourrait nommer que pulsion d'archive pour sa volonté d'enregistrement et d'organisation systématique, se voit toutefois embrouillée par une pulsion de destruction, laquelle se manifeste, d'une part, dans l'oubli et la censure d'Austerlitz face à son passé (son savoir accumulé lui ayant fourni «une mémoire de substitution»<sup>23</sup>) et, d'autre part, dans son anéantissement littéral (Austerlitz ayant, par «un sentiment sans cesse accru de répulsion et de dégoût»<sup>24</sup>, enterré les papiers de ses recherches au fond du jardin).

Or, ce mal d'archive chez Austerlitz - où la connaissance systématique autorise l'éradication de la mémoire et, finalement, conduit à sa propre destruction, à son propre retour à l'état organique - fait écho au processus d'archivage qui, sous le régime nazi, s'est inscrit au cœur même de la destruction, de l'anéantissement. C'est ce dont le personnage fait état, lorsque, à propos de sa visite au musée de Terezín, il affirme:

J'étudiai les cartes du Grand Reich allemand et de ses protectorats [...] Je [...] fus comme aveuglé par [...] les témoignages de [la] manie obsessionnelle de l'ordre et de la propreté [des nationaux-socialistes], s'exprimant dans une profusion de mesures pratiques monstrueuses, pour part improvisées, pour part élaborées avec le souci maladif de ne rien omettre [...] Je vis des feuilles de bilans, des registres de morts, des relevés pour toutes sortes de choses imaginables et inimaginables et des colonnes infinies de chiffres [...] qui devaient servir aux administrateurs [...] à se dire que sous leur contrôle rien ne s'était perdu<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Ibid. p. 26-27.

<sup>22</sup> Sebald, W. G., p. 43-44.

<sup>23</sup> Ibid. p. 169.

<sup>24</sup> Ibid. p. 146.

<sup>25</sup> Ibid. p. 235-6.

La violence qui sous-tend l'archive comme acte de systématisation unitaire («dans une archive», écrit Derrida, «il ne doit pas y avoir de dissociation absolue, d'hétérogénéité ou de secret qui viendrait séparer (*secernere*), cloisonner»<sup>26</sup>) atteint donc son paroxysme lors de l'éradication - parallèle à l'enregistrement et au contrôle - des Juifs déterminés comme négativité pure. La pulsion d'archive en vient alors à se définir comme pulsion d'agression envers ce qui, hétérogène par rapport au système plein, en menace la bonne organisation. Ainsi en est-il du Juif qui, sous l'idéologie nazie, se trouve stigmatisé comme antithétique, comme part négative de la société ou comme mal absolu, et attire sur lui la volonté de destruction pour le progrès de l'ordre social selon l'idéal économique du capitalisme. En ce sens, comme mal diabolique extérieur au système ou à l'organisation sociale,

le Juif peut jouer le rôle analogue de soulagement et de délestage économique [...] que lui assigne le monde de l'idéal aryen. Autrement dit, la destruction radicale peut encore être *réinvestie* dans une autre logique, dans l'inépuisable ressource économiste d'une archive qui capitalise tout<sup>27</sup>.

Dès lors, écrit encore Derrida, sous la pulsion d'archive, «le mal radical peut encore servir, l'infinie destruction peut être réinvestie dans une théodicée, le Diable peut aussi justifier - et telle est la fonction du Juif dans l'idéal aryen»<sup>28</sup>.

Si l'examen des figures architecturales d'une époque permet, chez Austerlitz comme chez Benjamin, de témoigner des enjeux ou présupposés refoulés de celle-ci, Austerlitz n'en comprendra que très tard la véritable généalogie symbolique. Il affirmera alors : «dans l'objet de mes études - l'histoire de l'architecture et de la modernité au siècle de la bourgeoisie - tous les signes convergeaient vers une catastrophe dont les linéaments déjà se dessinaient»<sup>29</sup>. Par là, on pourrait postuler - et la compréhension des enjeux de la notion d'archive semble pouvoir y autoriser - que le personnage en vient à concevoir la modernité, à l'inverse de l'*épistémè* moderne de l'histoire comme progression linéaire

---

<sup>26</sup> Derrida, Jacques., *op. cit.*, p. 14.

<sup>27</sup> *Ibid.* p. 28

<sup>28</sup> *Ibid.* p. 28-29.

<sup>29</sup> Sebald, W. G., *op. cit.*, p. 168.

pleine et continue, selon les éléments d'hétérogénéité et de rupture (catastrophes, destructions, barbaries) qu'implique son organisation sociale, économique et idéologique. L'inscription de la tension dialectique entre la pulsion de préservation et la tendance à la destruction – laquelle culminera jusqu'à l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale et de l'Holocauste – permet ainsi à Sebald de présenter une reconfiguration du récit de la modernité, où, pour reprendre les propos de Richard Crownshaw, celle-ci sera «comprised of layers of totalizing (consignatory) archivization that destroy and preserve in the same stroke»<sup>30</sup>.

### Conclusion

En résumé, par le dialogue avec les théories ou réseaux conceptuels complexes qui parcourent le roman (de Benjamin à Derrida, en passant par Freud), le présent article a voulu saisir comment, à partir d'une redéfinition des notions de temporalité, de mémoire et d'histoire – telles qu'elles s'inscrivent dans les figures architecturales et, principalement, dans celles de la gare et du réseau ferroviaires –, Sebald déconstruit ou reconfigure le récit de la modernité au XXe siècle.

Ainsi, après avoir montré comment, à l'instar du projet historiciste de Benjamin, l'architecture ferroviaire peut être interprétée comme espace matériel emblématique pour la compréhension du XXe siècle, cet article a interrogé la représentation de la temporalité qui s'y inscrit – entre idéologie organisationnelle standardisée et linéaire d'une part, et perceptions subjectives des effets d'éclatement et de surimposition d'autre part – dans le dernier roman de Sebald. L'étude de la notion freudienne de trauma dans *Austerlitz* a, par la suite, permis d'approfondir les enjeux de cette conceptualisation du temps dans la définition de la modernité. En effet, comme métaphores du rapport passé-présent dans la mémoire comme dans l'histoire, les figures de la gare et du système ferroviaires – où les traces et impressions d'un passé macabre se conjuguent et se surimposent, en une forme de hantise, aux événements du présent – autorisent une compréhension dévastatrice, éclatée, traumatique, de la modernité. Enfin, l'étude du processus d'archivation ou d'organisation systématique qui, jusqu'à son paroxysme sous le régime nazi, s'est inscrit

---

<sup>30</sup> Crownshaw, Richard. «Reconsidering Postmemory: Photography, the Archive, and Post-Holocaust Memory in W. G. Sebald's *Austerlitz*» dans *Mosaic: a Journal for the Interdisciplinary Study of Literature*, vol. 37, no. 4, décembre 2004, p. 221.

au cœur même de la destruction - et dont, par ailleurs, les traces sont demeurées inscrites dans les figures architecturales, notamment celles de la gare et du train, étudiées par Austerlitz - a permis de saisir la modernité, à l'inverse de la compréhension progressive de l'histoire selon sa temporalité linéaire pleine et continue, comme processus de ruptures et de catastrophes qui préserve et détruit du même souffle.

## BIBLIOGRAPHIE

Benjamin, Walter. «Paris, capitale du XIXe siècle» dans *Œuvres III*, Paris, Gallimard, 2000; «Sur le concept d'histoire» dans *Œuvres III*, Paris, Gallimard, 2000.

Crinson, Mark. «Urban Memory: an Introduction» dans *Urban Memory: History and Amnesia in the Modern City*, London, Routledge, 2005.

Crownshaw, Richard. «Reconsidering Postmemory: Photography, the Archive, and Post-Holocaust Memory in W. G. Sebald's Austerlitz» dans *Mosaic: a Journal for the Interdisciplinary Study of Literature*, vol. 37, no. 4, décembre 2004.

Denham, Scott (éd.) et McCulloh, Mark (éd.). *W. G. Sebald: History, Memory, Trauma*, Berlin and New York, Walter de Gruyter, 2006.

Derrida, Jacques. *Mal d'archive, une impression freudienne*, Paris, Galilée, 1995.

Freud, Sigmund. *Œuvres complètes*, volume XV, Paris, Presses Universitaires de France, 1996; *Malaise dans la culture*, Paris, Presses Universitaires de France, 2002.

Gilloch, Graeme et Kilby, Jane, «Trauma and Memory in the City: From Auster to Austerlitz», dans *Urban Memory: History and Amnesia in the Modern City*, London, Routledge, 2005.

Kaplan, E. Ann, *Trauma Culture, The Politics of Terror and Loss in Media and Literature*, Nouveau Brunswick, New Jersey et Londres, Rutgers University Press, 2005, p. 25.

Kilbourn, Russell J. A., «Architecture and Cinema» dans *W. G. Sebald - A Critical Companion*, Seattle, University of Washington Press, 2004.

Long, J. J. et Whitehead Anne, «Introduction», dans *W. G. Sebald - A Critical Companion*, Seattle, University of Washington Press, 2004.

McGonagill, Doris, *Warburg, Sebald, Richter: Toward a Visual Memory Archive*, thèse de doctorat, Université de Harvard, 2006.

Presner, Todd Samuel, *Mobile Modernity; German, Jews, Trains*, New York, Columbia University Press, 2007.

Sebald, W. G., *Austerlitz*, Paris, Actes Sud, 2002.

PAMIĘTNIKI NOWOCZESNOŚCI: FUNKCJA ARCHITEKTURY KOLEJOWEJ  
W POWIEŚCI W. G. SEBALDA *AUSTERLITZ*

Streszczenie

Artykuł ten analizuje powieść W. G. Sebald *Austerlitz* (2001) poprzez reprezentacje dworca kolejowego jako archiwum nowoczesności. Jako figura burżuazyjnej nowoczesności albo kapitalistycznej industrializacji dworzec stał się podczas II wojny światowej przestrzenią industrializacji śmierci, deportacji do obozów koncentracyjnych. Refleksja na temat dworca kolejowego, takiego jaki został zaprezentowany w dziele Sebald *Austerlitz* pozwala na ponowne przemyślenie czasu, historii i pamięci według wzoru pękniętego, nieliniowego wręcz dręczącego. Autor próbuje wyjaśnić dialog, który proponuje powieść Sebald z materializmem historycznym rozwijanym przez Benjamina referując także niektóre prace na temat traumy i pamięci w kontekście Holokaustu.