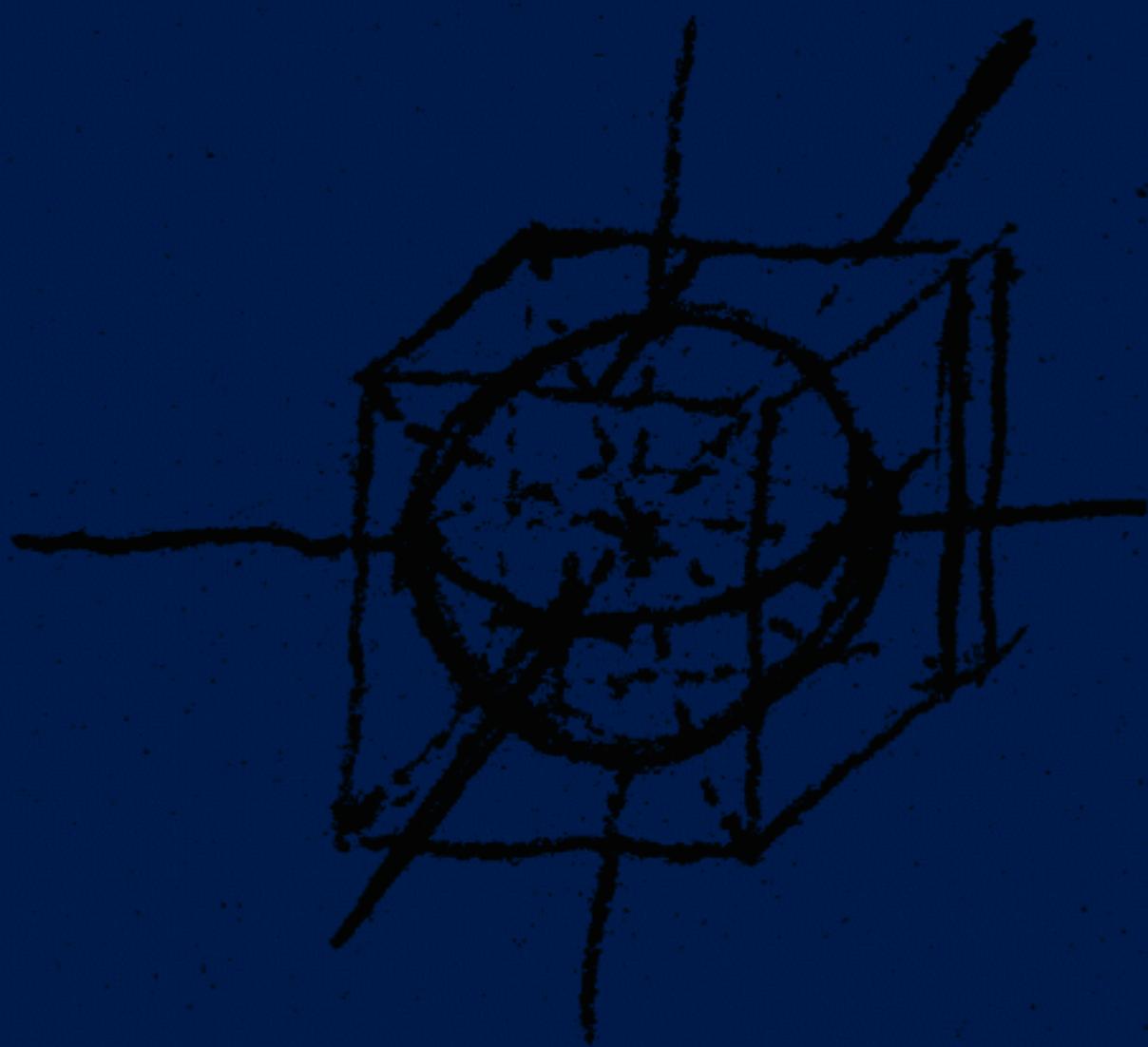


Objets en liberté

Édité par Marta Caraion



Archipel, collection « Essais »
volume 11, octobre 2005

La bête humaine :
une locomotive romanesque

La locomotive cachée

J'ai déjà un peu abusé des machines dans Germinal, et c'est pourquoi, ne voulant pas me répéter, j'ai [dans La bête humaine] réduit le chemin de fer à n'être plus qu'un cadre.
(Zola, 1987 : 399)

De quel «cadre» parle Zola? D'une simple toile de fond où le chemin de fer ne serait qu'un décor et la locomotive qu'un objet? Ou devons-nous le comprendre en «cadre d'écriture», comme une matrice de règles romanesques? C'est là notre hypothèse. Selon nous, le milieu ferroviaire et la machine déterminent le texte de Zola jusque dans sa forme. L'aspect documentaire de la locomotive n'est certes plus aussi manifeste que ne l'était la pompe dans *Germinal*; mais, poétiquement, le récit continue d'«abuser» des mécanismes de son objet, à tous niveaux. En thème : à travers ses désignations langagières, la machine s'émancipe du simple statut d'objet pour devenir actant à part entière. En motif : elle génère tout un réseau métaphorique qui multiplie les effets de sens pour amplifier la portée du roman. Enfin en modèle : elle devient l'image de la construction narrative zolienne, logique et complexe. Nous tenterons de démontrer combien ce «cadre» ferroviaire devient un cadre d'analyse narrative privilégié au-delà même du texte, dans d'autres médias (le cinéma) et d'autres écritures.

Mais le titre semble déjà nous contredire. «La bête humaine» ne révèle aucune trace apparente de la machine à vapeur, ses roues, sa pression, ses tiroirs, sa chaudière, ses pistons, ses plaques tournantes, ses sifflements ; rien non plus n'est dit de la ligne, des rails, leur réseau, le cheminement, la vitesse. A priori donc, rien dans l'intitulé du roman ne nous met sur la piste d'une fonction actancielle, métaphorique ou autoréflexive de la locomotive, lexicalement absente. Ou devrions-nous dire «cachée»? Car nous allons montrer combien ce titre est un «moteur» du récit de Zola, révélant toute la nature mécanique de son «fonctionnement».¹

La locomotive narrativisée

Locomotive littéraire animée

L'objet mécanique «locomotive» semble entrer en totale contradiction avec la connotation vitale répétée par les deux sèmes du titre : bestialité et humanité. Pourtant, lorsque dans son roman *Zola met en thème la machine*, il dépasse la description rigoureusement technique de son objet qu'il présente à travers une isotopie du vivant : «Il y avait l'âme, le mystère de la fabrication [...], la personnalité de la machine, la vie. (196)» Cette idée d'une locomotive animée traversait les us langagiers des mécaniciens et chauffeurs de l'époque, comme les cite Zola dans ses feuillets préparatoires, où la machine est tantôt comparée à une «femme», tantôt à une «bête» (2002 : 1359-1360). Mais si les mentions des expressions figurées des cheminots demeurent très rares dans les

1 Notre étude de *La bête humaine* (Zola, 1890) se référera toujours au texte proposé par les Editions Folio Gallimard (2001), dont on notifiera simplement la pagination.

notes préalables de Zola, qui consistent avant tout en un inventaire de données techniques liées à la locomotive et à son fonctionnement ; dans le texte littéraire, les tendances sont inversées. L'écrivain s'est approprié les quelques métaphores familières du jargon ferroviaire de l'époque, pour développer dans son roman toute une poétique métaphorique qui personnifie la « machine » de manière hypertrophiée.

Locomotive humanisée

L'incipit annonce l'ampleur du procédé d'anthropomorphisation, en produisant la première description de locomotive en termes de « personne que l'impatience gagne » (28). Or, de toutes les locomotives qui traversent le roman, c'est « la Lison » avec ses « bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants » (195) qui sera la plus humanisée, surtout dans sa relation avec le personnage principal du roman : Jacques Lantier. « Sa » machine, il la baptise par un « nom de femme » (*id.*), il « l'aim[e] d'amour » pour ses « qualités rares de braves femmes » (196), il la raille avec son chauffeur, l'autre membre de ce « ménage à trois » (198), disant « qu'elle avait, à l'exemple des belles femmes, le besoin d'être graissée trop souvent » (197). Cette féminisation de la Lison sera poussée jusqu'à occasionner une rivalité avec les prétendantes de Jacques. Flore demande : « Est-ce que donc tu n'aimes que ta machine ? [...] Comme si tu n'avais des caresses que pour elle... (81) », et l'union avec Séverine est décrite comme une tromperie de la Lison, qui, délaissée, condamnée à demeurer sous la pluie, s'endort « abandonnée » (224) lorsque Jacques, avant d'aller rejoindre sa « maîtresse » (229), « [...] eut un geste de désespoir. C'était fini. (223) » Et de fait, après cet épisode, « [il] n'a[ura] plus pour [la Lison] la même

tendresse qu'autrefois» (245). Mais la féminité de la locomotive dépasse le cadre de la relation intime qu'elle entretient avec Lantier. Son fonctionnement «vitalisé» est parfois décrit en termes proprement humains. Ainsi son «mécanisme compliqué des tiroirs, où bat le cœur, l'âme vivante» connaît la «maladie», contractant dans la neige «un coup au cœur, un froid de mort, ainsi que ces femmes jeunes, solidement bâties, qui s'en vont de la poitrine, pour être rentrées un soir de bal sous une pluie glacée» (274-275). C'est finalement la «mort» que rencontre le dispositif mécanique, dans l'accident :

Pareilles à des bras convulsifs, les bielles n'avaient plus que des tressaillements, les révoltes dernières de la vie ; et son âme s'en allait avec la force qui la faisait vivante, cette haleine immense dont elle ne parvenait pas à se vider toute. La géante éventrée s'apaisa encore, s'endormit peu à peu d'un sommeil très doux, finit par se taire. Elle était morte. Et le tas de fer, d'acier et de cuivre, qu'elle laissait là, ce colosse broyé, avec son tronc fendu, ses membres épars, ses organes meurtris, mis au plein jour, prenait l'affreuse tristesse d'un cadavre humain, énorme, de tout un monde qui avait vécu et d'où la vie venait d'être arrachée, dans la douleur. (376-377)

Locomotive bestialisée

Mais la Lison n'est pas seulement comparée à un «cadavre humain», un deuxième procédé consiste non pas à humaniser la machine, mais à la bestialiser. Marchant «ainsi qu'une cavale vigoureuse et docile» (196), traitée «avec le soin qu'on met à panser une bête favorite» (222), la «bête fumante» (197) souffle dans la neige «ainsi qu'un cheval qui a peur» (257), et meurt «semblable à une cavale monstrueuse» (369). D'ailleurs, à l'heure de la mort, la comparaison dépasse les ressources langagières : elle est mise en scène dans une juxtaposition visuelle de «la Lison, renversée sur les reins, le ventre

ouvert, perdant sa vapeur par les robinets arrachés, les tuyaux crevés» avec un véritable cheval «qui gisait lui aussi, [...] perdant également ses entrailles par une déchirure de son ventre» et dont le «hennissement terrible» se fond dans le «tonnerre de la machine agonisante» (369-370, nous soulignons).

Locomotive dé-mécanisée

Ainsi, la locomotive surpasse le statut d'objet pour devenir actant; le texte ne se contente pas de la décrire, il la narrativise. La machine devient personnage – voire héroïne – du roman, à travers les procédés littéraires métaphoriques (et métamorphiques) de Zola. Certes, la réalité reste le point de départ de l'écriture du romancier naturaliste. Nous l'avons dit, la personnification et la bestialisation de la machine ont pour embrayeurs les faits de langage avérés des cheminots contemporains. Remarquons également que ces procédés métaphoriques viennent toujours amplifier, et non remplacer, une description réaliste; la personnification de la machine s'amorçant toujours par une comparaison (Zola dissémine les moyens de ce mode transitionnel au fil du texte: «ainsi que»; «de même que»; «pareil à»; «à l'exemple de»; «comme on dit de», etc.). Pourtant, si la locomotive n'est pas totalement «coupée» de ses bases réalistes², la poétique métaphorique tend à prendre le dessus, jusqu'à occulter l'essence technique de la locomotive qui termine le texte complètement dé-mécanisée, en «bête aveugle et sourde» (462), accédant ainsi, selon Jacques Noiray, «au statut de véritable objet poétique» (1981: 183).

2 Comme le prétend un peu trop catégoriquement Noiray (1981:183), dont l'analyse du traitement du thème de la machine dans *La bête humaine* reste autrement un intertexte privilégié de ce passage de notre étude.

Le titre alors, pareil à *Thérèse Raquin*, *Le docteur Pascal*, *Nana* ou même *Les Rougons-Macquart*, semble nommer son personnage principal, en activant les deux réseaux métaphoriques utilisés par le roman pour narrer une machine bestiale et humaine.

Or, cette poétique de personnification qui dé-mécanise la locomotive et dissimule ainsi la réalité première de la machine nous laisse penser que Zola récupère autrement l'aspect mécanique de son objet en le faisant apparaître à un autre niveau, moins explicite, de son texte.

La locomotive narrante

Locomotive-métaphore

Le texte nous parle moins d'une *locomotive* que d'une *machine*. La présence hypertrophique, tout au long du roman, du terme généralisant *machine* aux dépens du mot particulier *locomotive*³, permet d'élargir la portée métaphorique de l'objet.⁴ Car la machine à vapeur, avec sa pression, ses soupapes qui évacuent les trop-pleins, les pistons qui se meuvent répétitivement de plus en plus vite, ses variations entre vitesse et immobilité, entre accélération et freinage, toutes ces réalités mécaniques sont, dans le roman, le vecteur d'une portée symbolique plus ample. Ces caractéristiques vont en effet dépasser le cadre ferroviaire pour devenir métaphore du « fonctionnement » des personnages.

3 138 occurrences pour le premier, contre 2 seulement pour le second.

4 En ce sens Noiray parlera de « [p]uissance de développement métaphorique du concept de machine » (1981 : 16). Remarquons aussi que dire « machine » pour « locomotive » n'est pas seulement un fait poétique ; il appartient à l'époque, où la locomotive, « après 1850 [...] cesse d'être une rareté pour devenir, de toutes les machines modernes, la plus évidente et la plus inévitable[...] » (1981 : 37).

La machine, métaphore de Roubaud

Dès l'aveu de Séverine de sa liaison avec le président, Roubaud entre dans une longue phase de fureur, de violence et de jalousie terrible. Mais brusquement, le récit fait mine de se suspendre par une pause descriptive, amorcée lorsque le chef de gare se « plante » à la fenêtre tandis que sa femme « n'osant le questionner, tâchait de deviner ce qui se passait au fond de ce crâne dur » (55) :

Sous la *nuit* commençante, les maisons *lointaines* se découpaient en *noir*, le vaste champ de la gare s'emplissait d'une *brume* violâtre. [...] La tranchée commençante était *comme noyée* de *cendre*, ou commençait à s'effacer les charpentes du pont de l'Europe. Vers Paris, un dernier reflet du jour pâlisait les vitres des grandes halles couvertes, tandis que, dessous, les ténèbres amassées pleuvaient. [...] sans cesse des trains filaient dans l'*inextricable* lacs des rails [...]. Les signaux se multipliaient, les coups de sifflet, les sons de trompe ; de toutes parts, un à un, apparaissaient des feux, rouges, verts jaunes blancs ; *c'était une confusion, à cette heure trouble de l'entre chien et loup*, et il *semblait* que *tout* allait se briser, et *tout* passait, se frôlait, se dégageait, du même mouvement doux et rampant, *vague* au fond du *crépuscule*.

Mais le feu rouge de l'aiguilleur s'effaça, le train de Dieppe siffla, se mit en marche. (56, nous soulignons)

Or cette description, en filant une double isotopie de la nuit et de la confusion, se présente comme un développement direct de la très brève description des pensées de Roubaud donnée plus haut : « Dans la *nuit trouble* de sa chair [...] brusquement se dressa la nécessité de la mort. (55, nous soulignons) » Plus encore, nous pouvons dire que l'état de la gare révèle l'état intérieur du sous-chef ; en ce sens, la description poursuit la narration. D'autant plus que la fin du passage, très brève, introduite par un « mais » d'opposition, souligne l'inéluctabilité du départ malgré le doute apparent. Or quand le train est

lancé, la décision de Roubaud est prise ; la transition est immédiatement opérée :

Roubaud se retourna, il avait la face épaisse et têtue [...]. Il était décidé, son plan était fait. [...] Il regarda l'heure du coucou, il dit tout haut : « Cinq heures vingt ». (56)

Roubaud s'est mis en marche à la manière du train au but et à l'horaire fixe. L'heure du départ est fixée, la destination connue, rien ne peut plus l'arrêter. Ainsi, Zola peint la gare en fonction de l'état intérieur de Roubaud, ou, plus symboliquement, il narre l'état intérieur de Roubaud par le biais de la gare. Le fonctionnement ferroviaire donne ici à voir le fonctionnement humain, la machine est métaphore : elle ne freine pas la narration, mais l'accélère.

Jacques, métaphore de la machine

Symétriquement, les réactions humaines sont métaphores du fonctionnement de la machine. Ainsi le combat intérieur de Jacques contre son instinct de meurtre se traduit en termes de mécanique, calqués sur la machine à vapeur. En proie à son envie de tuer Flore, prisonnier de son « mal », il bute fatalement sur la « voie » (83). Pareils aux « sifflements » et à la fumée évacués par le trop plein de vapeur, Jacques laisse échapper des « cri[s] de douleur », secoué de « sanglots convulsifs » qui étaient « dans son être comme des cassures, des trous par lequel son moi lui échappait, au milieu d'une grande fumée qui déformait tout » (85). Tout ça sous l'effet de la pression et du mouvement répétitif, non pas des pistons, mais des mots :

Voilà qu'il aurait voulu la tuer, cette fille ! Tuer une femme, tuer une femme ! Cela sonnait à ses oreilles [...]. Cette fille, cette fille qu'il avait voulu tuer ! Cela revenait en lui, aigu, affreux, [...] il

avait voulu la tuer, il la tuerait [...]. Le crâne de Jacques éclatait sous l'effort, il n'arrivait pas à se répondre, [...] le cerveau trop sourd. (84-87)

Le texte produit donc une mécanisation de Jacques, cet «homme poussé par des actes où sa volonté n'était pour rien et dont la cause en lui avait disparu» (87). L'occurrence la plus explicite de cette métaphore entre les fonctionnements de Jacques et de la machine apparaît dans une prochaine crise, où, obsédé par la vision du meurtre de Grandmorin :

[Jacques] ne lutta plus, resta sur le dos [...]. Il entendait en lui le labeur décuplé du *cerveau*, un grondement de toute la *machine*. (299, nous soulignons)

Entre l'homme et la machine : la bête

Au-delà de Jacques, ce sont tous les personnages que le roman mécanise⁵. Ou serait-il plus juste de dire : bestialise ? Car si le livre révèle tacitement Roubaud à travers la machine, il désigne «la bête hurlante au fond de lui» (53), s'il mécanise subtilement Jacques, il scande «la bête enragée» (85), «la bête sauvage», «la bête envahissante» (416), «la bête carnassière» (307), le «loup» (85), «le sanglier», «le lion» (418), «le chien» (307) qui hantent l'homme. Flore aussi, dont la force farouche et la détermination évoquent une certaine image humaine de la locomotive, est caractérisée explicitement par des attributs animaux : une «toison blonde», une «énergie sauvage», un «galop» effréné (80-81), et «le coup de

5 Noiray parle aussi du corps «machine» de l'homme qui «par suite d'influences extérieures ou de fatalités internes» le fait vivre «en dehors de toute volonté individuelle» (1981 : 380). Nous pensons toutefois essentiel de percevoir la particularité de la locomotive à rendre, peut-être mieux que d'autres machines, la réalité déterminée de l'homme chez Zola, nous y reviendrons lorsque nous parlerons des moteurs de l'intrigue (voir *infra*, note 10).

patte de la louve» (362). Ainsi, ces êtres humains prédéterminés, obligés de suivre une ligne, assignés à des buts précis, «poussé[s] à des actes où [leur] volonté n'était pour rien» (87), ces hommes dont l'instinct étouffe les attributs humains du choix et de la raison sont décrits dans le roman surtout en termes de bestialité. Le réseau métaphorique de l'animalité naît avant tout de cette perméabilité machine-homme, et fonctionne en somme comme une métaphore intermédiaire, filée tout au long du roman.

L'humanité bestialisée

Or cette généralisation de l'animalisation à tous les personnages du roman témoigne de la profondeur du propos de Zola, qui, et c'était déjà présent dans la généralisation du terme «locomotive» à celui de «machine», s'émancipe du milieu ferroviaire et de la particularité des personnages pour atteindre le monde moderne et la collectivité humaine. Et c'est là l'intention première de Zola : «l'intérêt de mon livre serait dans sa généralité, dans son problème humain contemporain» (1990 : 338). Ce problème est énoncé périodiquement dans le roman, la première fois par tante Phasie :

«Ah! C'est une belle invention, il n'y a pas à dire. On va vite, on est plus savant... Mais les bêtes sauvages restent des bêtes sauvages, et on aura beau inventer des mécaniques meilleures encore, il y aura quand même des bêtes sauvages dessous.» (72)

La machine, emblème du progrès, révèle paradoxalement l'immuabilité de l'être humain, empêtré dans sa sauvagerie originelle. Le roman démontre ce contraste, sa sortie apocalyptique jouant comme une vérification de l'affirmation de tante Phasie. Car si le texte décrit son ultime machine en termes de bestialité, la vraie bête qu'il

dénonce est humaine. Elle est stigmatisée ici dans les «soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient» (462). En «emplissant les wagons à bestiaux» de «soldats», Zola élargit doublement son propos. Déjà étendu à la globalité des personnages du roman, la sauvagerie se condense finalement en une troupe uniforme et indifférenciée, en «chair à canon»: la bestialité recouvre la collectivité. De plus, ces soldats évoquant la guerre à venir et la chute du Second Empire, le message du texte dépasse le roman pour toucher à l'Histoire: la bestialité recouvre l'humanité. En revenant alors au titre, les mots se chargent d'une nouvelle évidence; le déterminant défini de *La bête humaine* révèle un emploi non plus spécifique mais générique: la bête, ce sont tous les hommes, mécanisés.

La locomotive narrative

Le récit mécanisé

Toutefois, pour évaluer l'ampleur poétique de l'objet «locomotive», la machine doit s'envisager non pas seulement comme métaphore *dans* le roman, mais comme métaphore du roman. Une analyse comparative révélera combien les caractéristiques de la locomotive deviennent définitoires de la narration de Zola.⁶

L'origine du mot locomotive révèle le principe fondateur de cette machine: se mouvoir. Loin donc de se définir dans sa seule dimension spatiale, cet objet a pour premier enjeu de vectoriser l'espace, c'est-à-dire

6 Philippe Hamon parle du train comme une «garantie de narrativité» (1994: 38) en soulignant les rapports avant tout temporels entre l'horaire et le récit, et voit dans le réseau ferroviaire «une dimension textuelle certaine» (67). Pour les jalons sommaires d'une comparaison entre texte et récit voir aussi Colette Becker (2002: 7-9).

de l'intégrer dans une dimension temporelle. Or cette fonction essentielle de la locomotive à faire de l'espace une succession d'étapes rejoint précisément la fonction primordiale de la narration qui est d'ordonner une suite de faits, de temporaliser l'action. La progression se travaille pour la locomotive en termes de mécanismes, de rouages et d'engrenages, ainsi qu'en termes d'aiguillages, de réseaux et de croisements. Or la structure du récit de Zola répond aux mêmes fonctionnements. Ceci nous est suggéré dans le roman, par le choix de certains noms. «La Croix de Maufras», par exemple, désigne un lieu de croisement ferroviaire concret tout en symbolisant le point de convergence des différentes intrigues, ou le «lieu narratif crucial» qui «fera les maux». Le nom de l'aiguilleur des voies «Ozil», fonctionnant presque comme l'anagramme de «Zola», souligne peut-être la volonté de l'auteur à s'identifier en «aiguilleur» de son récit. Enfin, comme le remarque Hamon (1994 : 43), le passage du roman sûrement le plus explicite de cette assimilation entre narration et machine précède la collision entre la Lison et la carriole de Cabuche : alors que Jacques, désespérément, «faisait machine arrière» (368), Zola s'engage dans un mouvement similaire : son récit revient en arrière («ce matin-là...», 366-367). Zola, d'ailleurs, dans une lettre à Jacques van Santen Kolff du 6 juin 1889, a presque avoué (toujours sur le mode de la métaphore) avoir calqué le fonctionnement de son récit sur la locomotive :

Je ne puis guère vous dire tout au long le sujet [de mon livre], qui est assez compliqué, et dont les *rouages nombreux* mordent profondément les uns dans les autres. [...] Je suis très content de la construction du plan, qui est peut-être le plus ouvragé que j'aie fait, je veux dire dont *les diverses parties se commandent avec le plus de complication et de logique.*» (Zola 2002 : 1403)

La densité de cette métaphore méthodologique appelle un approfondissement qui puisse définir la nature de ces «mécanismes narratifs».

Les «rouages» de l'intrigue

Lorsque Zola parle des «rouages de son roman», il se réfère assurément à l'enchaînement des intrigues, qui s'annoncent et s'engendrent les unes les autres. La diégèse est en effet extrêmement travaillée ; prise dans l'enchaînement des chaînes causales, elle fonctionne moins comme une succession d'évènements que comme un développement linéaire d' «étapes» inexorables, dont l'origine reste mystérieuse : est-ce la conséquence du meurtre de Grandmorin, de la jalousie frénétique de Roubaud, ou, en deçà du récit, du viol de Séverine enfant ? Ou est-ce le prolongement de cette autre chaîne implacable qu'est l'hérédité ? Ou «ramen[é] avec les loups mangeurs de femmes» (85) le lecteur doit-il n'accuser que la «bête enragée» originelle ; celle qui subsiste, latente, en chacun des hommes du roman ? Cette question trouve un écho dans le «Pourquoi ?» répété par Séverine au moment de sa mort, auquel Zola ne peut, et donc ne veut pas répondre, ainsi qu'il l'expose dans son *Roman expérimental* :

Nous ignorerons toujours le *pourquoi* des choses [...] l'expérience nous apprend que nous ne devons pas aller au-delà du *comment* [...] le but expérimental consiste à trouver les relations qui rattachent un phénomène quelconque à sa cause *prochaine*. (Zola 1971 : 74)

Ainsi l'enjeu de l'écriture zolienne réside clairement dans l'«engrenage» des faits, dans la «mécanique» linéaire qui fait d'un effet une cause et d'un événement l'annonce du suivant. Et dès le début, le lecteur de *La bête humaine* se sait pris dans la chaîne réglée du roman.

Car le rôle annonciateur classique de l'incipit s'étend ici bien au-delà des premiers mots ; c'est à travers les deux premiers chapitres que se révèle pleinement le fonctionnement prospectif général du texte, où chaque épisode en présage un autre.

Le premier chapitre prédit le premier meurtre ; le couteau offert par Séverine vient apaiser le trouble avant-coureur de Roubaud, traduit en terme de fureur jalouse :

Jamais au Havre il ne la soupçonnait. A Paris, il s'imaginait toutes sortes de dangers, des ruses, des fautes. Un flot de sang montait à son crâne, ses poings d'ancien homme d'équipe se serraient, comme au temps où il poussait des wagons. Il redevenait la brute inconsciente de sa force, il l'aurait broyée, dans un élan de fureur aveugle. (32-33)

Et le deuxième chapitre, situé à la Croix-de-Maufras, annonce tous les crimes subséquents. Jacques Lantier révèle une acuité singulière de pressentiments ; voyant Flore intervenir pour aider une charrette à traverser les rails : « Fichtre ! Il ne faudrait pas qu'un train arrive... Il y en aurait une, de marmelade ! (73) » Ou encore, attiré par la maison solitaire de la Croix-de-Maufras : « Cette maison, il la connaissait bien [...] elle le hantait sans qu'il sût pourquoi, avec la sensation confuse qu'elle importait à son existence. (78) » Et Flore d'expliquer : « Ça m'amuse le tunnel. Deux kilomètres et demi à galoper dans le noir, avec l'idée qu'on peut être coupé par un train, si on n'ouvre pas l'œil. (82) » Ce deuxième chapitre contient d'ailleurs nombres d'avertissements adressés à demi-mot aux protagonistes, sans qu'ils ne soient entendus : Misard, quand Phasie demande du sel « lui dit qu'elle se repentirait d'en manger tant, que c'est ça qui la rendait malade » (76) ; Flore, à Jacques : « J'en savais déjà sur le président, parce que j'avais vu des

saletés, ici, lorsqu'il venait avec des jeunes filles... Il y en a une que personne ne soupçonne, une qu'il a mariée... (83)» Enfin, le risque le plus explicitement posé habite le personnage principal, dont tout le combat est de retenir la fatalité qui s'acharne en lui sous la forme d'un instinct bestial de meurtre, contre lequel il dresse toute «sa vive intelligence» (87). Déjà pourtant, nous sentons la vanité de la part humaine de Jacques face à la bête qui, directement confrontée au crime, annonce son triomphe et anticipe la fin du récit dans «cette pensée aiguë, qui jaillissait de tout son être» :

L'autre, l'homme entrevu le couteau au poing avait osé ! l'autre était allé jusqu'au bout de son désir, l'autre avait tué ! Ah ! n'être pas un lâche, se satisfaire enfin, enfoncer le couteau ! Lui que l'envie en torturait depuis dix ans ! [...] son prurit de meurtre s'exaspérait comme une concupiscence, au spectacle de ce mort tragique. [...] Oui ! il oserait, il oserait à son tour ! [...] Un train arrivait [...] [Jacques] allait être broyé. (94)

Mais l'engrenage du récit, dans lequel s'enfonce le lecteur, cette «nécessité» des crimes qui apparaissent chacun comme originel du suivant, tout ceci est mesuré – nous dirions «aiguillé» – par l'auteur. L'assimilation du récit à la locomotive nous est directement révélée dans le parallélisme qu'établit savamment le premier chapitre entre l'action narrative et la description ferroviaire. Car si tout est annoncé et latent, le récit ne démarre que lorsque «le feu rouge de l'aiguilleur s'effac[e]», lorsque «le train de Dieppe siffl[e], se m[e]t en marche» (56), autrement dit lorsque l'écrivain donne le «feu vert» à sa «mécanique narrative». Car au même instant, Roubaud – à moins que ce ne soit Zola – «[...] était décidé. Son plan était fait. (56)» Et les derniers mots de ce premier chapitre font inmanquablement saisir au lecteur l'ambivalence du démarrage, tant narratif que ferroviaire :

«Maintenant, [la machine] fuyait, et rien ne devait plus arrêter ce train lancé à toute vapeur.»

Le «réseau» des points de vue

Pourtant, si, comme Zola s'en vante, les «diverses parties» de la diégèse «se commandent» d'elles-mêmes, nous ne pouvons parler de machine romanesque que grâce à l'agencement narratif. C'est le récit qui mécanise l'histoire. La structure en écho qui appelle et repousse constamment les prochains événements, permet, comme nous l'avons décrit plus haut, la sensation de l'engrenage. Mais il est un autre ressort essentiel du fonctionnement mécanique du récit, celui qui, selon nous, fait la «complication» et la «logique» du plan narratif : c'est l'économie des points de vue.

Le concept du point de vue intervient dans la définition même des enjeux littéraires de Zola, comme le montre une lettre de 1864 où il développe sa «théorie des écrans» (1987 : ?). Assimilant métaphoriquement la feuille de papier à un écran, l'écrivain pose que toute description d'objets passe toujours nécessairement par un point de vue, et en subit une déformation. Il répertorie les différents «écrans» littéraires historiques et leurs déformations : l'«écran classique» embellit, selon lui, la réalité, l'«écran romantique» l'intensifie, l'«écran réaliste», enfin, cherche à nier sa propre existence. Or Zola sanctionne sévèrement cette illusion du réalisme à se croire objectif, démontrant que chaque description est interprétation. Il ne renonce pourtant pas à son idéal de vérité, et c'est sûrement dans *La bête humaine*, ce livre qu'il hésitait à intituler «Ce qu'on ne voit pas»⁷, qu'il délivre sa solution au problème des écrans.

7 Voir la liste des titres potentiels recensés pour *La bête humaine* (Duchet, 1973 : 72).

Conscient donc de la partialité de l'écriture, Zola va en jouer. Toute description n'étant nécessairement que fragment, il en accentue le caractère limité pour en faire les «pièces» incomplètes de sa machine textuelle. Autrement dit, il situe chaque description dans un regard particulier, borné et incertain, auquel sont en même temps révélés et dissimulés des aspects de l'événement. Au fil du texte, c'est par la mise en réseau des points de vue, par le croisement des focalisations que les faits pourront se reconstruire, les pièces se remonter. C'est donc au lecteur de percevoir le fonctionnement de la machine et d'en réagencer les «diverses parties». Le fantasme ultime de Zola semble réalisé dans ce texte, qui peut s'assimiler à une «locomotive de diamant»⁸ : autrement dit une machine dont on peut percevoir le fonctionnement interne moyennant une agrégation de multiples facettes, des multiples écrans.

Le «réglage» des focalisations

L'exemple le plus probant de ce montage du récit par la focalisation est le crime central, que, dans l'«Ebauche», Zola se donne pour principe de «bien régler» (1990 : 55) et dont la narration se révèle toute entière gérée par le jeu des points de vue.

«Il était décidé. Son plan était fait. (56)» Dans cette première annonce du crime, le passif sanctionne une ellipse dans la focalisation interne : la décision a eu lieu, mais Zola a détourné l'attention du lecteur qui, plutôt que de lire dans la pensée de Roubaud, voit à travers les yeux de celui-ci, et lit une description de la gare. Au lieu d'une focalisation interne, une focalisation visuelle permet de cacher la pensée du «porte-regard» et de mettre en place

8 Un psychiatre, après avoir analysé Zola, dira qu'«une machine à vapeur en diamant serait pour lui la plus belle des choses» (Toulouse, 1896 : 12).

le suspense. Le lecteur voudrait, comme Séverine dont il adopte alors le point de vue, s'écrier «explique-moi...». Mais la réponse est univoque: «Ce que je vais faire, tu le verras bien... (57, nous soulignons)» L'économie du savoir est donc soumise à une économie du voir. Et, continuant dans cette logique, le meurtre va être décrit à travers le regard d'un personnage, en une vision dont tout l'intérêt réside dans son incertitude. Le mystère de cet acte est préservé grâce aux «déformations» engendrées par les multiples «écrans» que sont les «petites vitres carrées des portières», doublées d'«un tel vertige de vitesse, que l'œil doutait ensuite des images entrevues», tout ça passant à travers les yeux de Jacques, assez exercés pour discerner le meurtre, sans toutefois ne pouvoir tout saisir de cette «apparition en coup de foudre» (90). Le meurtre ne sera décrit exactement qu'au septième chapitre, c'est-à-dire dix mois après le crime. Et, selon Colette Becker, c'est de cette habileté à repousser la vision totale que «le roman tire essentiellement sa tension dramatique et ses éléments de mystère» (2002: 16). Séverine introduit sa confidence dans une adresse qui concerne tant le lecteur que Jacques: «tu te doutes peut-être mais tu ne peux pas savoir» (286). «Car il n'a pas pu tout voir», serions-nous tentés de rajouter.

C'est donc indéniablement dans le travail de la focalisation que réside le «réglage du roman», roman qui thématise d'ailleurs cette ressource formelle. Car à cet «aiguillage» du point de vue du lecteur fait écho le réseau des regards des personnages. Ces «êtres regardants» (Hamon, 1994: 59), qui parlent plus par leurs yeux que par les mots et qui ne cessent de s'espionner, se toiser, se contempler, s'épier et s'examiner l'un l'autre, cherchent, par le «voir», à tout savoir. Or la locomotive elle-même possède un «gros œil rond» (90), «un œil vivant de cyclope [...] largement ouvert» (257), «un

œil énorme, toujours grandissant, jaillissant comme de l'orbite des ténèbres» (385). Cette métaphore oculaire renvoie tant aux enjeux thématiques que formels du roman. Au niveau thématique, en attribuant à la machine la caractéristique essentielle des protagonistes – le regard – l'image achève la personnification. Et au niveau formel, en définissant l'«œil» de la machine comme «aiguillé», «surplombant», «perçant les ténèbres de manière grandissante», la métaphore renvoie au point de vue du lecteur et confirme notre hypothèse qui envisage l'objet «locomotive» comme une mise en abyme du roman.

Une lecture mécanique

Ce travail des points de vue qui fonde l'«agencement» et la «progression» du texte a pour but de transformer la lecture en une enquête; la destination de la «machine narrative», c'est la découverte de la vérité⁹. Thématiquement, cette finalité est mise en scène, car si les protagonistes aux «yeux d'espions à fouiller chez vous» sont toujours «aux aguets» (207), c'est pour faire «circuler de l'information» sur ce «réseau des lignes de mire» (Hamon, 1994: 61), faire circuler des rumeurs et des commérages, c'est pour chercher la vérité de leurs relations. Formellement, l'économie des points de vue est destinée, par le recoupement des informations, à faire

9 On sait que la vérité est à la fois le moteur et l'idéal de l'écriture pour le fondateur du naturalisme. Dans *La bête humaine* ceci est mis en scène: la vérité donne à la fois son impulsion et sa destination à la machine narrative. Notre étude développe ce dernier aspect. Rappelons ici qu'elle est moteur sous la forme de l'aveu. Car on peut trouver à chaque événement du récit sa source ou son motif dans la révélation d'une vérité. Le crime central est engendré par l'aveu des viols de Grandmorin, crime dont la révélation réveillera les pulsions assassines du héros et provoquera un deuxième meurtre. L'accident criminel de Flore est également la conséquence d'un aveu, visuel cette fois, de la liaison de Jacques et Séverine. Enfin la preuve de la liaison entre Jacques et Philomène poussera Pécqueux au meurtre-suicide final.

découvrir au lecteur la vérité des faits. Le récit engage un resserrement progressif des possibilités narratives, le roman se termine lorsque la vérité le fige, lorsque chaque «pièce» de la «machine» est «vissée». Or, considérant la locomotive comme une mise en abyme du roman, nous constatons que la première «mort» de la Lison semble préfigurer la fin du récit, décrite exactement en termes de cohésion :

Toutes les pièces du mécanismes étaient envahies, *liées une à une par des chaînes* de glace. Et la Lison *s'arrêta* définitivement. (257, nous soulignons)

La démarche investigatrice du lecteur, calquée sur la recherche de vérité que Zola s'est donnée pour but littéraire, est mise en abyme de manière plus évidente encore à travers la figure de Denizet, qui va tenter de se faire le lecteur des événements, en les reconstituant, pièce à pièce, en un «système» qui puisse trouver «la vérité, l'aveuglante vérité» et faire que «tout y aboutisse» (436). Or ce travail de lecture est donné en termes de mécanique :

Le passé *se reliait* au présent, les faits qu'il *rattachait* l'enchaînaient par leur *logique*. [...] L'histoire entière se *reconstruisit* dans son crâne, avec une certitude de *raisonnement*, une force d'évidence, qui donna à son *échafaudage* d'accusation une *solidité indestructible*. [...] Il finit par développer son *système*, [...] cet *édifice de logique*, si bien *construit* que si l'on en *déplaçait une seule pièce*, tout croulait. (434-445, nous soulignons)

En termes de locomotion :

Tout *s'enchaîne*, je ne me rappelle pas d'une affaire, où, malgré les apparentes complications, le crime ait *suivi une marche* plus logique, plus aisée à *déterminer d'avance*. (442)

Et finalement en termes littéraires: «toute une histoire, une vraie bouteille à l'encre» (428), «son chef d'œuvre» (445), «ce roman» (441).

Indéniablement, le fonctionnement du récit est calqué sur celui de la locomotive, autrement dit sur «toute cette logique et toute cette certitude qui font la beauté souveraine des êtres de métal» (195). «Logique» qui est d'ailleurs pour Zola, selon les termes de Colette Becker, «image de la création littéraire» (2002 : 8).

Deux lignes

Cependant, toute la logique et la certitude de Denizet ne peuvent atteindre la vérité. Son «système» n'est que «sa vérité à lui», «une création de son intelligence» (181). La réalité lui échappe. Car il lui manque une pièce. C'est Camy-Lamotte, qui détient cette pièce ultime et qui porte la vérité du texte. Mais ce «chef occulte» (179) se tait. Il ironise. Il flatte Denizet «avec cet air désabusé et poli qui semblait se moquer du monde» (181): «vous seul avez vu clair, c'est vraiment admirable... Et, du moment que la vérité parle, il n'y a plus rien qui la puisse arrêter» (443) Or la vérité, c'est lui-même qui l'a fait taire: elle consistait en «deux lignes» (174). Deux lignes¹⁰ qui fixent le rendez-vous à Grandmorin, qui nouent et démêlent le roman. Deux lignes d'écriture: des lignes de texte qui, pour Zola, symbolisent le travail d'écrivain, s'étant donné pour devise: «Pas un jour sans [écrire] une ligne»¹¹. Deux lignes qui renvoient donc à l'acte d'écriture, et fonctionnent comme une image «en abyme» du roman. Mais ces lignes renvoient aussi aux deux

10 Hamon traite plus spécifiquement de cette poétique de la ligne, qui balise le roman de Zola, comme une mise en abyme de «l'acte d'écriture-lecture» (1994 : 64-69).

11 Zola avait fait inscrire sur la cheminée de son bureau à Médan: «*Nulla dies sine linea*», toujours visible actuellement.

lignes Paris-Le Havre, Le Havre-Paris. Ces rails qui balisent le roman, roman que Zola avait prédéfini comme : « le poème d'une ligne » (cité par Hamon 1994 : 64). Le déroulement du récit et le cheminement de la machine ne sont donc jamais si bien assimilés et symbolisés qu'ici, en « deux lignes » qui scellent la vérité.

La machine naturaliste en question

Mais ces deux lignes sont brûlées. La vérité reste inconnue. On peut donc se demander si *La bête humaine*, qui décrit le triomphe de la falsification et pose l'accès à la vérité comme problématique formelle et thématique, ne doit pas se lire comme une mise à l'épreuve des méthodes littéraires du naturalisme.

Tous les jeux de mise en abyme que nous avons étudiés s'éclairent encore à la lecture du *Roman expérimental* dans lequel Zola veut délivrer « le fonctionnement d'une écriture », qui montrerait « le mécanisme des faits » en décryptant la « machine humaine » (Zola 1971 : 63-72) :

C'est là ce qui constitue le roman expérimental : posséder le *mécanisme* des phénomènes chez l'homme, montrer les *rouages* des manifestations intellectuelles et sensuelles. [...] Nos œuvres naturalistes [...] expérimentent sur l'homme, *démontent et remontent pièce à pièce la machine humaine*, pour la faire *fonctionner* sous l'influence des milieux. » (1971 : 73-76, nous soulignons)

Le champ lexical mécanique définit donc à tous niveaux la méthodologie des romans « expérimentaux ». Ainsi la locomotive dans *La bête humaine* laisse entrevoir une mise en abyme, non pas seulement du fonctionnement particulier du récit, mais du fonctionnement de tous les romans naturalistes. Et de le remettre en question, car le monde judiciaire est mis en scène comme une image du monde littéraire, où partout il s'agit de « produire et

recevoir de la fiction, faire du vrai avec du faux (l'auteur, le juge), déchiffrer des signes (le juge, le lecteur), construire un suspense d'intérêt (qui est le coupable?) et enregistrer le réel (la comparaison du romancier avec un greffier revient souvent sous la plume de Zola)» (Hamon, 1994, 90).¹² Celui qui est à la tête du monde judiciaire, Camy-Lamotte, conclut par ces mots : « Certes oui une illusion, la vérité, la justice! (444) » Une désillusion de Zola sur le monde littéraire, serait-elle à déduire, en écho? La figure de Denizet semble l'affirmer. Car ce personnage ambigu renvoie, certes au lecteur, mais surtout à l'auteur naturaliste tel que Zola le définit dans son manifeste théorique :

Puisque le roman est devenu une *enquête générale* sur la nature et sur l'homme [...], nous autres romanciers, nous sommes les *juges d'instruction* des hommes et de leurs passions (1971 : 65, 85)

Or le juge d'instruction Denizet est discrédité et ridiculisé dans ce roman, devenant peut-être ainsi le support d'un message d'autodérision de Zola quant à sa méthode littéraire. En tous les cas, *La bête humaine* se termine sur une image exactement inverse de l'idéal naturaliste, à savoir :

Devenir supérieur aux choses et les réduire à l'état de rouages obéissants. (1971 : 76).

Ici la « chose » devient supérieure, la locomotive se libère, s'évade sans plus de conducteur ni de mécanicien, sans aiguillage, « libre de toute direction », « débridé[e], abandonné[e] à [elle]-même » (460-461). S'émancipant

¹² Colette Becker produit, elle aussi, un discours exactement dans ce sens, disant qu'« à travers le juge Denizet et sa méthode, c'est sa propre méthode que Zola met en question » (2002 : 20).

de son lecteur et de son rôle dans la narration, dépassant même son narrateur qui abandonne le récit «en marche», c'est bien la machine qui réduit l'homme-«soldat» à un «rouage obéissant».

Le texte, et la méthode littéraire de Zola semblent avoir «déraillé»...

La locomotive (dé)tournée

L'appel du cinéma

L'objet «locomotive» traverse donc le roman en éprouvant tous ses fonctionnements. Il met à l'épreuve ses procédés thématiques, poétiques, narratifs, questionne les principes de l'écriture jusqu'à ébranler le médium «texte». Car *La bête humaine* semble, à plusieurs reprises, appeler un médium nouveau. Un médium qui traduise le travail du point de vue qu'effectue Zola de manière très concrète, en focalisant le lecteur «dans les yeux» des personnages plutôt que «dans leur tête»; un médium qui corresponde aux descriptions éminemment visuelles de Zola¹³ et réalise au propre l'ambition de Zola à vouloir, en tant qu'écrivain, se faire «le photographe des phénomènes» (Zola, 1971 : 65); un médium enfin qui apparaîtra officiellement cinq ans après la sortie de ce livre mais qui devra encore attendre une quinzaine d'années pour révéler ses nouveaux moyens proprement visuels de structurer un récit : le cinéma. Gilles Deleuze lui-même l'a reconnu :

Nous savons bien aujourd'hui que le génie des naturalistes est cinématographique. Ils inventaient une matière nouvelle, en dehors de cet art, avant cet art. Ils inventaient une matière

13 Jacques Noiray notamment, évaluant les descriptions de Zola, dira qu'«il y a dans *La bête humaine* une recherche de l'impression visuelle» (1981 : 182).

cinématographique, et par elle transformaient profondément le roman. (1969: 19)

Or *La bête humaine* s'est en effet révélée matière cinématographique, n'ayant connu pas moins de six adaptations entre 1916 et 1956¹⁴, la plus notable étant celle de Jean Renoir¹⁵, réalisateur dont le talent a été historiquement reconnu et dont on a généralement reçu ce film comme un « chef d'œuvre ». Reste à cerner jusqu'à quel niveau Renoir a mis son médium, sa « machine cinématographique », au service de la « machine romanesque » de Zola.

La locomotive narrativisée ?

Certes la locomotive est présentée verbalement comme une protagoniste, surtout dans les dialogues de Jacques qui prend à sa charge la personnification :

« Je suis déjà marié avec la Lison, moi [...] Quand on aime quelqu'un on n'a pas idée de l'appeler avec un numéro ! [...] C'est une gourmande [...] Elle en mange, du charbon ! ».

La locomotive narrante ?

Certes Renoir a su rendre cinématographiquement la métaphore mécanique du fonctionnement humain, par le biais du son. Ceci particulièrement dans la

14 1916-1918: *La bête humaine*, L. Carducci (Italie); 1920: *La bête humaine*, Ludwig Wolff (Allemagne); 1933: scénario manuscrit de Roger Martin du Gard pour une adaptation de *La bête humaine* jamais tournée (déposé à la Bibliothèque nationale de Paris); 1938: *La bête humaine*, Jean Renoir (France); 1954: *Human Desire*, Fritz Lang (USA); 1956: *La bête humaine*, Daniel Tinayre (Argentine).

15 Les extraits que nous citons *infra* appartiennent aux dialogues tels que la bande son de l'édition DVD « Jean Renoir, *La bête humaine* (France, 1938) » © 2004 StudioCanal Video les restitue.

dernière séquence du film, quand Jacques, ayant suivi les rails, arrive vers sa machine. Les bruits de la locomotive traduisent ses émotions : le double martèlement régulier de la valve laissant échapper la vapeur de la locomotive fait écho aux battements du cœur du héros, tandis qu'un chuintement permanent signale la poussée de la pression, tant celle de la machine que celle psychologique qui oppresse Lantier. Il avoue son meurtre à Pecqueux, les martèlements s'accroissent, la machine s'engage sur la voie, et le bruit de l'échappement de la pression se mue en sifflement, se mêle au bruit de l'entraînement du train, au frottement de l'air, à la stridence des freins, décuplé dans le tunnel, amplifié sur le pont... c'est finalement le cri de Jacques qui terminera ce crescendo par ces dernières paroles : « J'peux plus, j'peux plus ! »

Cependant Renoir ne pousse pas la mécanisation des actes de l'homme au point d'en détruire toute conscience morale. Le remords, grand absent du livre si « noir » de Zola, apparaît dans le film, et même, y convertit le récit : les Roubauds « n'arrive[nt] pas à oublier », l'acte criminel de Flore est supprimé, Lantier éprouve des remords par rapport à Cabuche, c'est le remords enfin qui conduit Jacques au suicide. La marche des crimes à l'écran se termine, l'homme triomphe de la bête : tous les criminels sont (ou seront) condamnés, la locomotive est maîtrisée.

C'est plus une humanisation de la machine qu'une mécanisation de l'homme que transmet le film ; comme le conclut sa dernière image, où, au lieu d'une locomotive folle qui projette des soldats abrutis vers la mort, ce sont des hommes de compassion qui « comme un train » marchent sur les voies, l'un derrière l'autre, pour reprendre le contrôle de la mécanique domestiquée et arrêtée.

La locomotive narrative?

Certes enfin, le train est utilisé comme procédé de ponctuation des séquences du film, un film qui commence par montrer la locomotive en marche, son moteur, ses rouages, son fonctionnement, son aiguillage, en enchaînant les plans, et donc les points de vue, traduisant la virtuosité et le rythme effréné de l'engin dans ce qui semble bien s'annoncer comme une machine filmique mise en route.

Mais c'est une erreur, le film ne répondra pas à cette attente ; il ne fera pas de la locomotive une mise en abyme de son fonctionnement, il n'exploitera en rien le travail du point de vue qui fondait pourtant les «rouages» du récit de Zola et qui nous semble pourtant être l'essence même du potentiel cinématographique de l'œuvre écrite. Un récit qui d'ailleurs est totalement élagué : au lieu d'un réseau d'intrigues et de leurs croisements, on assiste ici au développement continu d'une seule intrigue, en «ligne droite». D'ailleurs le juge Denizet choisit dans le film la solution la plus simple et la plus directe, il n'élabore aucun «système», ne reconstruit rien de stratégique, aucun «chef d'œuvre». Si la thématique du regard est encore évoquée verbalement par les personnages, notamment dans les dialogues entre Lanthier et Séverine, à aucun moment le regard ne devient une ressource formelle ou structurelle du film :

- Vous me l'avez demandé... avec vos yeux
[...]
- Ne m'regardez pas comme ça, vous allez vous user les yeux !
[...]
- On a vu tellement de choses ensemble [avec ma machine]...
Sur la ligne on voit tout, on connaît tout
[...]
- C'est drôle, nous quand on voyage et qu'on regarde par les portières, on ne voit rien de tout ça .
- Parce que vous n'savez peut-être pas regarder...

C'est particulièrement flagrant lors de la séquence du crime, qui, dans le texte, est traitée si «cinématographiquement», entièrement réglée par les points de vue, les «écrans». Dans le film, à deux reprises, un gros plan sur les fenêtres du compartiment montrent les rideaux se baisser et obstruer l'«écran», «Gabin-Lantier est dans le train du meurtre (et non pas à l'extérieur), meurtre qui a lieu dans le tunnel (et non pas à son débouché), et il a une escarbille dans l'œil (il ne voit rien)», cet inventaire de Hamon prouve, selon lui, «un contre-pied trop systématique pour qu'il soit fortuit», et, jouant sur les mots, il y voit un «clin d'œil» à Zola (1994: 63-64). Pour Deleuze c'est une modification incompréhensible, éventuellement due à la personnalité du réalisateur :

Il y a tant de précinéma dans l'œuvre [de Zola] qu'il suffit au besoin d'un médiocre metteur en scène pour appliquer le roman ; pas du tout des Stroheim, des Buñuel ou des Renoir. (Deleuze in Zola 2003 : 19-20)

Renoir n'a donc pas «additionné» son art à celui de Zola, mais a plutôt détourné *La bête humaine*, en ne faisant pas de la machine filmée une machine filmique.

La locomotive narratologique

Les jeux de mise en abyme fondés par le parallélisme de la locomotive et du récit ont pourtant connu une postérité, dans le domaine narratologique. Car l'idée de Zola à définir un récit comme un texte qui part d'une situation initiale, qui progresse par des pauses, des retours en arrière et des accélérations, qui aiguille les points de vue, croise les intrigues, qui avance par des mécanismes et des rouages jusqu'à une situation finale : voilà les bases mêmes du discours narratologique. La métaphore de la locomotive,

que Zola a filée et exploitée au point d'en faire, au-delà de l'objet de son roman, au-delà d'un thème, d'un motif et d'un modèle narratif, un réel programme esthétique. La métaphore, récupérée par l'analyse littéraire a fait oublier, par son usage systématique, que sous les termes analytiques, il y a la poésie de Zola ; il y a *La bête humaine* ce texte dont l'auteur avait dit avant même de l'écrire :

Je voudrais que mon œuvre soit elle-même comme le parcours d'un train considérable, partant d'une tête de ligne pour arriver à un débarcadère final, avec des ralentissements, et des arrêts à chaque station, c'est-à-dire à chaque chapitre. (Alexis 1882 : 124-125)

La locomotive révélée

Alors, au terme de cette étude, revenons-en à l'origine : le titre du roman. Nous y avons initialement déploré le manque d'allusion directe à un quelconque mécanisme technique. Mais au lieu de désigner la machine, ce titre au fonctionnement métaphorique, ce titre à « activer », a préféré « devenir » machine. A la mécanique concrète, ce titre substitue une mécanique du texte, une mécanique poétique. Et comment mieux annoncer, synthétiser et démarrer ce récit ? *La bête humaine* « fonctionne ».

Valentine Robert et Pascal Chauvie

Sources

- Paul Alexis, 1882, *Emile Zola: notes d'un ami. Avec des vers inédits d'Emile Zola*, Paris, Charpentier.
- Jean Renoir, 2004(1938), *La bête humaine*, France, DVD © StudioCanal Video.
- Edouard Toulouse, 1896, *Enquête médico-psychologique sur les rapports de la supériorité intellectuelle avec la névropathie*, Paris, Société d'éditions scientifiques.
- Emile Zola, 2003 (1890), *La bête humaine*, préface de Gilles Deleuze, Paris, Gallimard.
- 1987, *Correspondances*, VI, 1887-mai 1890, Barend Hendrik Bakker (dir.), Montréal, Presse de l'Université.
- 2002 (1888-1893), *Les Rougon-Macquart*, Paris, Robert Laffont, «Bouquin», V.
- 1971 (1880), *Le roman expérimental*, Paris, Garnier-Flammarion.
- 1990 (1888), «L'ébauche de *La bête humaine*», in *Colloque du centenaire à Glasgow. Zola La bête humaine*, Glasgow, French and German Publication, pp. 28-62.

Textes critiques

- John Anzalone, 1989, «Renoir and *La bête humaine*», in *The French Review*, n° 4, mars, pp. 583-590.
- Marc Baroli, 1963, *Le train dans la littérature française*, Paris, Ecole technique d'imprimerie «Notre famille».
- Colette Becker, 2002, «Préface à *La bête humaine*», in *Emile Zola. Les Rougon-Macquart*, V, Paris, Robert Laffont, «Bouquin», pp. 3-20.
- Claude Duchet, 1973, «*La fille abandonnée* et *La bête humaine*. Eléments de titrologie romanesque», in *Littérature*, n° 12, déc., pp. 49-73.
- Philippe Hamon, 1994, *La bête humaine d'Emile Zola*, Paris, Gallimard.

- François Moureau & Marie-Noël Polino (dir.), 1997, *Écritures du chemin de fer*, Paris, Klincksieck, pp. 73-84.
- Jacques Noiray, 1981, *Le romancier et la machine. L'image de la machine dans le roman français (1850-1900)*, I, Paris, Corti.
- André Possot, 1983, «Thèmes et fantasmes de la machine dans *La bête humaine*», in *Les cahiers naturalistes*, n° 57, pp. 104-115.
- Marie-Claire Ropars-Wuilleumier, 1991, «Entre films et textes. L'intervalle de l'imaginaire», in *Masses et cultures de masse dans les années trente*, Paris, Ouvrières, pp. 69-94.
- Joan W. Scott, 1963, «Réalisme et réalité dans *La bête humaine* d'Emile Zola. Zola et les chemins de fer», in *Revue d'histoire littéraire de la France*, oct.-déc., pp. 635-643.
- Geoff Woolen, 1983, «Zola. La machine dans tous ses effets» in *Romantisme*, n° 41, pp. 115-124.