

Le motif du chemin de fer et de la station dans le roman *La bête humaine* et dans la peinture impressionniste

Višnja ALTUS

Université de Zadar - Croatie

visnja.altus@transcom.com

Résumé :

Dans ce travail de séminaire, je vais analyser le motif du chemin de fer et des gares dans l'œuvre d'Émile Zola : *La bête humaine* et dans la peinture impressionniste. L'action se déroule à l'époque du Second Empire et pendant la transformation de Hausmann du tissu urbain de Paris.

Mots-clés : Zola, chemin-de-fer, gare, bête, impressionnisme

Émile Zola

Émile Zola, le futur chef des Naturalistes et grand écrivain d'un cycle est né le 2^{ème} avril 1840 à Paris. Le père était ingénieur des travaux publics ce que lui a influencé d'écrire l'œuvre: *La bête humaine*. Il a abandonné ses études et il a commencé à lire et à écrire les contes et les poèmes. Rapidement il a devenu chef de publicité chez Hachette. L'année 1846, il a publié son premier recueil de nouvelles: *Les Contes à Ninon*. Les travaux de Prosper Lucas et de Charles Letourneau sur l'hérédité et la psychologie des passions ont influencés Zola et de ce moment il a commencé à écrire son chef d'œuvre : *Les Rougon-Macquart*, histoire naturelle et sociale d'une famille sous le second empire. Avant ce cycle il a écrit: *La Confession de Claude*, *Thérèse Raquin* et *Madeleine Férat*. Quittant Hachette, il a devenu chroniqueur littéraire à l'Événement où il publiait des articles sur la peinture impressionniste. La chute du second Empire lui évite des poursuites judiciaires et il a publié : *La Curée*, *Le Ventre*, *La Conquête de Plassans*, *La Faute de l'abbé Mouret*. Avec la publication de *La Conquête de Plassans*, Eugène Rougon et *L'assommoir* lui rend connu. Les autres romans de Zola sont: *Une page d'amour*, *Nana*, *Pot bouille*, *Capitaine Burle*, *Au bonheur des dames*, *Naïs Micoulin*, *La joie de vivre*, *Germinal*, *L'œuvre*, *La Terre*, *Le Rêve*. L'année 1890. il a publié le roman : *La Bête humaine* dans lequel il a fait la connexion entre un roman criminel qui parle des homicides et des

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022

gens psychologiquement mal et un roman industriel qui parle de développement des chemins de fer et gare en France et des gens qui travaillent là-bas. Les romans : L'Argent et La Débâcle lui ont permis d'être président de la Société des Gens de Lettres. Le roman : Docteur Pascal était le dernier roman de cycle. L'année 1894. Zola a commencé l'autre cycle de roman qui s'appelle: Trois Villes. Ce roman se divise en Lourdes, Rome et Paris. À cette période a commencé la condamnation du Capitaine Dreyfus à la dégradation militaire et à la déportation en Guyane. Zola a publié dans le magazine : L'Aurore le 13 janvier une lettre au président Félix Faure intitulée : J'accuse. La France s'est divisée en deux camps: les dreyfusards et les antidreyfusards. Aussi, Zola a été condamné à 3000F d'amende et un an de prison. Le troisième cycle de romans s'appelle: Quatre Évangiles qui a commencé d'écrire l'année 1899 avec la publication des romans : Fécondité, Travail et La Vérité. Zola est mort le 29 septembre 1902 à Paris, asphyxié dans des conditions mystérieuses. Il avait une femme Gabrielle-Alexandrine avec qu'elle n'avait pas des enfants. Elle a tout seule découvert son liaison avec Jeanne Rozet qu'elle lui a donné deux enfants Jacques et Denise. Zola est le produit d'une société et d'une culture complexes que traduit la grande ville moderne, image d'un cerveau évolué.

Paris de Zola

Paris, la « cité souveraine » selon Zola au XIX^{ème} siècle est une ville qui s'est transformé beaucoup et qui est touchée par l'explosion démographique, la révolution industrielle et l'urbanisation moderne. Tout ça se voit à travers un grandissement des habitants dès l'année 1835. Avec deux millions jusqu'à 1870. Vers trois millions et il compte 20 arrondissements. Zola a fait de ce nouveau Paris à la fois l'espace privilégié de certains de ses romans et un personnage à part entière. L'aménagement de la capitale va se dérouler en trois temps ou sous la forme de trois réseaux. Le premier réseau ou la grande croisée de Paris s'agit de désenclaver le centre en réalisant une grande croisée nord-sud et est-ouest. La grande trouée nord-sud est le boulevard de Strasbourg et la grande percée est-ouest est incomplète puisqu'elle ne concerne que la rive gauche avec le boulevard Saint-Germain. Le second réseau a pour l'objectif de relier nouveaux boulevards (boulevard du Port-Royal, boulevard du Prince-Eugène qui actuel boulevard Voltaire et le boulevard Saint-Marcel) avec les gares parisiennes entre elles. Le troisième réseau veut donner l'espace sur le 18 communes et il veut ouvrir la ville de

Date de réception : 28/09/2022 Date de publication : 01/12/2022

Paris avec grands édifices et monuments urbains dignes d'une capitale européenne. Georges Eugène Haussmann commence à travailler pour Louis Napoléon Bonaparte dès l'année 1848. Pendant seize ans, il veut transformer ou haussmannier le paysage urbain de la capitale avec deux ingénieurs des Ponts et Chaussées, Belgrand et Alphand. Il reste en fonction jusqu'à la pression d'une coalition de mécontents. Zola reprend les lieux de Paris pour ses romans comme: le quartier de la place Gaillon, le quartier des Batignolles, le quartier de la Goutte-d'Or et le parc Monceau. Selon lui, le Paris du Second Empire est un régime de faste et de corruption qui ne s'intéresse nullement à éliminer la pauvreté. Haussman a aussi contribué aux espaces verts le parc Montsouris, les Buttes-Chaumont et le parc Monceau de romans de Zola. Il a voit l'ordre stratégique, politique et social, mais il fallait aussi voir l'ordre démographique et sanitaire. Les travaux de captage des eaux sont confiés à l'ingénieur Belgrand, tandis que Victor Baltrand a construit nouveaux pavillons mais avec ça, il a détruit beaucoup de maisons. L'immeuble haussmannien a compris la modernité des édifices parisiens avec cinq étages et le sixième étage a été réservé au personnel de service. L'hauteur de l'immeuble et la largeur de la rue étaient identiques. La ségrégation verticale, a laissé sa place à une ségrégation horizontale, entre tous quartiers. L'histoire et la culture de cette période sont très intéressants et aujourd'hui nous les pouvons trouver dans différent livres, mais un livre de Jules Ferry parlant des comptes fantastiques d'Haussmann, en 1867, démontrant que Haussman a dépensé deux milliards de francs-or pour les travaux urbaines ce qui doit être intéressant de lire. Le financement des travaux a été assuré par l'État mais le Conseil d'État a décidé que les travaux doivent payer leurs propriétaires. Paris de Zola est une ville moderne, réglée selon le principe d'harmonie où vivent les classes bourgeoises et populaires. Les classes populaires quittent les anciens faubourgs, car sont chers. Elles s'en vont peupler la banlieue, dans des logements souvent misérables, sans eau, air et hygiène.

Les chemins de fer

Zola était fasciné aux chemins de fer parce que son père était l'ingénieur qui a participé à la construction du premier chemin de fer en Europe. Le spectacle des aiguillages le fascine à la gare Saint-Lazare :

« les trois doubles voies qui sortaient du pont se ramifiaient, s'écartaient en un éventail dont les branches de métal, multipliées, innombrables, allaient se perdre sous les marquises. »

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022

Pendant la Troisième République, Haussmann a fait construire la gare de Lyon et la gare du Nord. Il a essayé de connecter les gares parisiennes par des voies ferrées et il a facilité leur accès en les reliant par des axes importants. Puis, il a mené à la construction de la gare Saint-Lazare et la gare de l'Est. Les lignes étaient courtes pour les villes voisines. Les premiers trains avaient la vitesse moyenne de 35 km/h et le tarif moyen kilométrique par tête de passager était de 0,055 francs. Dans le roman, Zola a décrit la vitesse de train et les gens qui passaient :

« À ce moment, le train passait, dans sa violence d'orage, comme s'il eût tout balayé devant lui. La maison en trembla, enveloppée d'un coup de vent. Ce train-là, qui allait au Havre, était très chargé, car il y avait une fête pour le lendemain dimanche, le lancement d'un navire. Malgré la vitesse, par les vitres éclairées des portières, on avait eu la vision des compartiments pleins, les files de têtes rangées, serrées, chacune avec son profil. Elles se succédaient, disparaissaient. Que de monde! encore la foule, la foule sans fin, au milieu du roulement des wagons, du sifflement des machines, du tintement du télégraphe, de la sonnerie des cloches! C'était comme un grand corps, un être géant couché en travers de la terre, la tête à Paris, les vertèbres tout le long de la ligne, les membres s'élargissant avec les embranchements, les pieds et les mains au Havre et dans les autres villes d'arrivée. Et ça passait, ça passait, mécanique, triomphal, allant à l'avenir avec une rectitude mathématique, dans l'ignorance volontaire de ce qu'il restait de l'homme, aux deux bords, caché et toujours vivace, l'éternelle passion et l'éternel crime. »

Les compagnies privées ont construits les chemins de fer, mais l'État a commencé de subventionner la construction de chemin de fer et les compagnies ont devenu nationalisée, comme aujourd'hui. Paris, dans le roman de Zola se déroule en trois parties ou réseaux : le premier est une grande croisée nord-sud et est-ouest, le second sont de nouveaux boulevards et avenues qui relient les gares parisiennes, comme les gares du Nord et de l'Est et les gares du Sud et de l'Ouest et le troisième réseau sont les 18 communes des faubourgs. Dans le roman est décrite la gare de Saint-Lazare à différents périodes ou horaires de trains :

« Jusqu'à neuf heures, il avait à recevoir et à expédier les trains du soir. Le train de marée l'occupait particulièrement : c'étaient les manœuvres, les attelages, les feuilles d'expédition à surveiller de près. Puis, lorsque l'express de Paris était arrivé et débranché, il

souhait seul dans le bureau, sur un coin de table, avec un morceau de viande froide, descendu de chez lui, entre deux tranches de pain. Le dernier train, un omnibus de Rouen, entra en gare à minuit et demi. Et les quais déserts tombaient à un grand silence, on ne laissait allumés que de rares becs de gaz, la gare entière s'endormait, dans ce frissonnement des demi-ténèbres. »

Le train conduit de la ligne Paris jusqu'à la ligne Havre, mais au milieu de la ligne se trouve le Croix-de-Maufras, un lieu où se passe les crimes du roman : la maison abandonnée du président Grandmorin ou Misard empoisonne sa femme et Flore provoque l'accident de train. Roubaud est le sous-chef de gare. Dans le roman la bête humaine, le trajet de Paris jusqu'à Saint Germain dure 4 heures et 35 minutes. La série des *Rougon-Macquart*, histoire naturelle et sociale d'une famille sous le Second Empire, s'est inscrit entre 1851 et 1870. Et raconte des changements des environnements de Paris. Zola était fasciné avec développement des grandes gares parisiennes et provinciales, facilité par l'utilisation de matériaux comme le fer et la fonte, ce qui a facilité le voyage entre les villes, grâce aux progrès de la technologie qui a conçu et construit des locomotives performantes. Il a parlé des trains qui passaient à travers de la gare Saint-Lazare :

« Il en partit un pour Argenteuil, un autre pour Saint-Germain ; il en arriva un de Cherbourg... »

La gare Saint-Lazare, point de départ des trains de la Compagnie de l'Ouest vers la Normandie et le Havre et point central de roman de Zola et la gare occupe tout un quartier du Paris de l'époque. Là, le grouillement humain et mécanique est incessant, les déplacements sont précis, minutés, comme ceux d'un mouvement d'horlogerie dont les rouages seraient des hommes. C'est un monde avec les travailleurs qui sont logés dans des bâtiments dédiés à eux, ses emplois obscurs comme celui de Flore : la garde-barrière ou de Misard qui est le stationnaire, sans qui la machine géante ne pourrait tourner.

« Une sonnerie brusque lui fit jeter au-dehors le même regard inquiet. C'était le poste précédent qui annonçait à Misard un train allant sur Paris ; et l'aiguille de l'appareil de cantonnement, posé devant la vitre, s'était inclinée dans le sens de la direction. Il arrêta la sonnerie, il sortit pour signaler le train par deux sons de trompe. Flore, à ce moment, vint pousser la barrière ; puis, elle se planta, tenant tout droit le drapeau, dans son fourreau de cuir. On entendit le train, un express, caché par une courbe, s'approcher

avec un grondement qui grandissait. Il passa comme en un coup de foudre, ébranlant, menaçant d'emporter la maison basse, au milieu d'un vent de tempête. Déjà Flore s'en retournait à ses légumes ; tandis que Misard, après avoir fermé la voie montante derrière le train, allait rouvrir la voie descendante, en abattant le levier pour effacer le signal rouge ; car une nouvelle sonnerie, accompagnée du relèvement de l'autre aiguille, venait de l'avertir que le train, passé cinq minutes plus tôt, avait franchi le poste suivant. Il rentra, prévint les deux postes, inscrivit le passage, puis attendit. Besogne toujours la même, qu'il faisait pendant douze heures, vivant là, mangeant là, sans lire trois lignes d'un journal, sans paraître même avoir une pensée, sous son crâne oblique. »

« Brusquement, il dévala, il buta contre la haie du chemin de fer : un train arrivait, grondant, flambant ; et il ne comprit pas d'abord, terrifié. Ah ! oui, tout ce monde qui passait, le continuel flot, tandis que lui agonisait là ! Il repartit, grimpa, descendit encore. Toujours maintenant il rencontrait la voie, au fond de tranchées profondes qui creusaient des abîmes, sur des remblais qui fermaient l'horizon de barricades géantes. »

« Dans les premiers temps de son mariage, ces bruits violents de la gare, coups de sifflet, chocs de plaques tournantes, roulements de foudre, ces trépидations brusques, pareilles à des tremblements de terre, qui la secouaient avec les meubles, l'avaient affolée. Puis, peu à peu, l'habitude était venue, la gare sonore et frissonnante entraînait dans sa vie ; et, maintenant, elle s'y plaisait, son calme était fait de cette agitation et de ce vacarme. »

Les bêtes

Le titre : La bête humaine nous indique qu'il s'agit d'un homme qui se comporte comme la bête ou un animal qui se comporte comme une bête, mais en fait il s'agit de double contradiction entre l'homme et la machine. La nature primitive de l'homme et la nature historique de machine nous mènent à la folie des bêtes :

« 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. »

Zola a relancé et animé plusieurs entités inertes, qui sont devenues les monstres ou les animaux de la littérature française, comme l'alambic dans *L'Assommoir* ou le puits du Voreux dans *Germinal*. Ici, la locomotive se comporte comme animal :

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022

« *Il la chevauchait a sa guise, la traitait en bête domptée* ».

Elle porte le nom d'une petite gare Cotentin, mais c'est un prénom féminin que Zola a mis dans le roman. La machine est moderne comme la technologie moderne :

« *C'était une de ces machines d'express [...] d'une élégance fine et géante avec ses grandes roues légères réunies par des bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants* ».

Zola a montré la beauté de la machine Lison et son côté vivant, animal, dont les pièces assemblées évoquent plutôt un corps qu'une mécanique. Aussi, elle n'est pas une locomotive comme les autres à cause de sa construction en dehors de norme. Dans le roman est visible que Jacques et Pecqueux aiment la locomotive Lison plus que ses femmes. Lison, comme un être vivant, peut souffrir et peut tomber malade parce que pendant l'incident de l'enneigement de la ligne, elle a resté bloquée et doit être réparée mais la réparation a causé ce léger dérèglement. La machine est une métaphore du corps, le substitut matériel de la bête tapie en chacun de nous. Elle est l'emblème du mécanisme zolien :

« *Elle se releva d'ailleurs, la machine ronflait, crachait, comme une bête qu'on surmène, avec des sursauts, des coups de reins, où l'on aurait cru entendre craquer ses membres.* »

La gare du Havre a été démolie en 1884. Mais Zola a utilisé, dans son roman, cette gare à période de 1869-1870. La gare du Paris n'est pas tellement décrite comme la chambre de l'impasse d'Amsterdam. Nous pouvons dire que cette chambre donne au lecteur une observation des passants de ville. Le paysage de Paris au Havre nous révèle des personnages du roman. Sévérine aimait voyager le plus souvent et cette description se voit dans le chapitre de l'impressionisme. La croix-de-Maufras présente un carrefour où se passent des crimes violents. C'est un lieu imaginé mais s'il existe on le peut situer entre Barentin et Malaunay. À côté de Croix-de-Maufras se trouve une maison quelle voit tout les crimes. Le tunnel présente un lieu où Lison peut devenir la bête :

« *C'était la folie du tunnel, les murs qui semblaient se resserrer pour l'étreindre, la voûte qui répercutait des bruits imaginaires, des voix de menace, des grondements formidables. À chaque instant, elle tournait la tête, croyant sentir sur son cou l'haleine brûlante d'une machine.* »

De l'œuvre *La Bête humaine*

La Bête humaine est avant tout une œuvre d'art :

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022

« un coin de la création, vu à travers un tempérament ».

Le contexte de roman est contemporain, Zola a écrit de la vie quotidienne des personnages pendant la guerre de l'année 1870. Et pendant la révolution industrielle de la fin du XIX^{ème} siècle. Le chemin de fer principal est Le Havre-Paris. Ce roman nous parle d'un homme Jacques Lantier, le mécanicien qui travaille au chemin de fer et son ami Pecqueux :

« De Saint- Romain à Bolbec, la ligne monte d'une façon insensible, tout irait bien sans doute jusqu'à l'autre bout du plateau. Quand il fut à Beuzeville, pendant l'arrêt de trois minutes, il n'en appela pas moins le chef de gare qu'il aperçut sur le quai, tenant à lui dire ses craintes, en face de cette neige dont la couche augmentait toujours : jamais il n'arriverait à Rouen, le mieux serait de doubler l'attelage, en ajoutant une seconde machine, tandis qu'on se trouvait à un dépôt, où des machines à disposition étaient toujours prêtes. Mais le chef de gare répondit qu'il n'avait pas d'ordre et qu'il ne croyait pas devoir prendre cette mesure sur lui. Tout ce qu'il offrit, ce fut de donner cinq ou six pelles de bois, pour déblayer les rails, en cas de besoin. Et Pecqueux prit les pelles, qu'il rangea dans un coin du tender. »

« On traversa Bolbec, puis Yvetot, sans encombre. Mais, à Motteville, Jacques, de nouveau, interpella le sous-chef, qui ne put lui donner des renseignements précis sur l'état de la voie. Aucun train n'était encore venu, une dépêche annonçait simplement que l'omnibus de Paris se trouvait bloqué à Rouen, en sûreté. »

Sa locomotive Lison, conduit tout au long de la ligne Paris-Saint-Lazare-Le Havre. À ce temps, Zola habitait à Médan qui donnait sur la voie de chemin de fer. Tout l'action se passe entre les deux gares, dans un tunnel et à la Croix-de-Maufras ,un carrefour. Le roman est un roman plutôt noir que roman sur l'héritage parce qu'il raconte de deux viols, de meurtres, de deux suicides et de deux accidents. Jacques Lantier est un fils de Gervaise Macquart et d'Auguste Lantier et il est alcoolique et aussi un homme qui est prêt à tuer. Roubaud avec sa femme Séverine arrivent à Paris. Roubaud, le sous-chef de gare au Havre vient à Paris avec sa femme Séverine qui a couché avec le président de chemin de fer, Grandmorin, dans son adolescence. A cause de ça Roubaud a tué le président Grandmorin. Jacques Lantier, mécanicien sur la ligne Paris-Le Havre vient chez sa marraine Phasie qui vit près de La Croix-de-Maufras. Son mari Misard et sa fille Flore sont chargés de la surveillance de garde-barrière. Flore fini tomber amoureuse de Lantier qui n'aime aucun, excepté sa locomotive Lison. Un

jour, il a croit qu'il a vu un meurtre près d'un train. Au matin Jacques entend l'annonce de l'assassinat et le juge d'instruction Denizet vient à demander les gens. Durant l'interrogatoire, à cause de son comportement, Roubaud pense que Jacques sache tout. Alors, il envoie sa femme Séverine avec lui à Paris ou Jacques déclare son amour à Séverine. Les mois sont passés et Roubaud se sentait plus éloigné avec Séverine. Il invite Jacques à manger chez eux et là, Séverine et Jacques tombent amoureux. Ils se sont rencontrés au train tout les semaines, mais un jour elle lui raconte ce qui c'était passé avec Grandmorin. Il, aussi comme Roubaud a devenu fou. Ils ont décidés de tuer Roubaud mais ils ne font rien. Flore, amoureuse de Jacques, mais il ne lui pas retourne l'amour, essaie de manipuler l'aiguilleur avec locomotive Ozil en avancement à niveau des cinq chevaux de Cabuche tirant un fardier chargé de deux pesants blocs de pierre. En voyant que Séverine emmène Jacques à la Croix-de-Maufras, Flore se tue. De nouveau, Séverine veut tuer Roubaud avec Jacques, mais accidentellement Jacques tue Séverine. Roubaud et Cabuche, jugés complices par le juge Denizet ont condamnés pour les morts. En fin de roman, Jacques probablement meurt en conduisant sa locomotive Lison.

La Bête humaine était mal accueillie et mal critiqué à sa parution pour les raisons des descriptions photographiques de la catastrophe ferroviaire, la crudité des scènes de meurtre, le caractère amoral du récit, dans lequel le coupable n'est pas condamné par l'auteur, aussi la présence constante du sexe, a mal accueillie. Avec *la Bête humaine* Zola marque aussi l'adieu à une forme de noirceur, parce que les romans qui suivent sont loin de la bassesse humaine. La scène plus noire est celle avec le train fou dont l'image clôt le roman, qui court sans conducteur, vers la catastrophe. La Bête humaine reste comme un des chefs-d'œuvre de Zola et de la littérature française.

L'impressionnisme et *La Bête humaine*

Symbole de la révolution industrielle, le chemin de fer se développe en France et la gare Saint-Lazare qui est construite par l'architecte Alfred Armand en 1841-1843. L'ingénieur Eugène Flachat a aménagée la gare en 1853. Les peintres de l'impressionnisme se convertirent à travers la modernité, aux thèmes modernes. Le plus connu, Claude Monet, le représentant de l'impressionnisme, a peint les paysages urbains. Monet a commencé à peindre ses séries en 1890-1891, avec les Meules. Ensuite, il a peint la gare de Saint Lazare plusieurs fois, ces trains, locomotives, chemin

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022

de fer, ses structures architecturales dans des différentes situations. Le motif central est de capturer le moment imprécis. Les lignes de la peinture sont métalliques et leur ombre se superpose avec le flou de tableau parce que l'aspect des couleurs est indéfinis (il y a peu de soleil, peu de vapeur). La composition consiste les rails, les structures de la gare, les locomotives, la vapeur, la ville de Paris, mais tout se centre aux locomotives.

« Sous la marquise des grandes lignes, l'arrivée d'un train de Mantes avait animé les quais; et il suivit des yeux la machine de manœuvre, une petite machine tender, aux trois roues basses et couplées, qui commençait le débranchement du train, alerte besogneuse, emmenant, refoulant les wagons sur les voies de remisage. Une autre machine, plus puissante celle-là, une machine d'express, aux deux grandes roues dévorantes, stationnait seule, lâchait par sa cheminée une grosse fumée noire, montant droit, très lente dans l'air calme. »

Beaucoup des peintres impressionnistes ont fait des peintures qui montrent les chemins-de-fer et les gare de Paris bien que la France a commencé plus tard avec les chemins de fer au XIX^{ème} siècle en raison des guerres napoléoniennes. Le peintre Claude Monet a peint la cathédrale de Rouen et la gare Saint-Lazare. En faisant de la gare Saint-Lazare l'épicentre du drame, Zola manifeste ses sympathies impressionnistes :

« Là est aujourd'hui la peinture, écrivait-il à propos des toiles que Claude Monet présentait à l'exposition de 1877, nos artistes doivent trouver la poésie des gares, comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves. »

Dans le roman, Zola utilise le vocabulaire architectural comme : la verrière et le vitrage en toiture ou en façade, le charpente, le vocabulaire plastique dans la nature qui s'oppose à la peinture d'atelier, la touche se différencie de l'aplat dans lequel la peinture est étendue en surfaces colorées, la série se compose des œuvres qui possèdent entre elles un sujet. Il a décrit les gares plus que les autres écrivains en utilisant le langage de train et les expressions impressionnistes comme : la marquise des grandes lignes, l'arrivée d'un train, les voies de garage, les signaux, le tunnel des Batignolles, les trois postes d'aiguilleurs avec leurs petits jardins nus et bien sûr le pont de l'Europe, avec les hautes maisons de la rue d'Amsterdam et de la rue de Rome, lieu emblématique de la peinture de chemin de fer...et les expressions impressionnistes comme :

« ... la tranchée qui va de la gare au tunnel des Batignolles, n'était plus qu'une nappe de neige, où l'on distinguait seulement l'éventail

des rails, aux branches noires. Les machines, les wagons des garages faisaient des amoncellements blancs, comme endormis sous de l'hermine. Et, entre les vitrages immaculés des grandes marquises et les charpentes du pont de l'Europe, bordées de guipures, les maisons de la rue de Rome, en face, se voyaient malgré la nuit, sales, brouillées de jaune, au milieu de tout ce blanc. Le direct du Havre apparut, rampant et sombre, avec son fanal d'avant, qui trouait les ténèbres d'une flamme vive ; et elle le regarda disparaître sous le pont, tandis que les trois feux d'arrière ensanglantaient la neige. »

L'impressionnisme montre l'espace industriel, par exemple chez Monet et chez Caillebotte, les voies d'acier saignent le paysage de tranchées profondes et des barrières isolent qui se dérobe dans un écran de fumée. Zola a écrit le plus bel roman qui parle de la poésie des gares du XIX siècle. L'image de Paris dans l'impressionnisme naît avec le tableau de Monet (Impression soleil levant) et avec Manet, Cézanne, Caillebotte (Rue de Paris, temps de pluie), Degas, Pissarro, Sisley et Renoir qui étaient les peintres d'impressionnisme. Selon Henri Mitterrand, biographe de l'écrivain naturaliste, Zola décrivait Paris comme un impressionniste qui se peuvent trouver sur les photographies et les toiles de période. Dans le roman *la Bête humaine*, la Gare Saint-Lazare est décrit de toile de Monet :

« Tout un coin de l'espace en était blanchi, tandis que les fumées accrues de l'autre machine élargissaient leur voile noir. Derrière, étouffaient des prolongés, de trompe, décriés de commandement, des secousses de plaques tournantes. Une déchirure se produisit, il distingua, au fond, un train de Versailles et un train d'Auteuil, l'un montant, l'autre descendant, qui se croisaient. »

L'image de Paris que Zola construit à l'intérieur de ces romans, se compose de deux éléments, contrairement à l'image de Paris chez Balzac. Il y a un support matériel à partir de son expérience personnelle regardant une intrigue et l'organisation historique. Ici, il décrit Paris de l'expérience personnelle :

« Par-delà les nappes sombres des grandes halles couvertes, sur Paris obscurci, des fumées rousses, déchiquetées, s'envolaient. »

L'image de Paris que nous présente Zola reste loin d'une image : elle est devenue un lieu de mémoire, qui a gagné sa place dans l'héritage culturel de la France.

« Du Havre à Motteville, c'étaient des prairies, des champs plats, coupés de haies vives, plantés de pommiers ; et, jusqu'à Rouen ensuite, le pays se bossuait, désert. Après Rouen, la Seine se déroulait.

On la traversait à Sotteville, à Oissel, à Pont-de-l'Arche ; puis, au travers des vastes plaines, sans cesse elle reparaisait, largement déployée. Dès Gaillon, on ne la quittait plus, elle coulait à gauche, ralentie entre ses rives basses, bordée de peupliers et de saules. On filait à flanc de coteau, on ne l'abandonnait à Bonnières, que pour la retrouver brusquement à Rosny, au sortir du tunnel de Rolleboise. Elle était comme la compagne amicale du voyage. Trois fois encore, on la franchissait, avant l'arrivée. Et c'était Mantes et son clocher dans les arbres, Triel avec les taches blanches de ses plâtreries, Poissy que l'on coupait en plein cœur, les deux murailles vertes de la forêt de Saint-Germain, les talus de Colombes débordant de lilas, la banlieue enfin, Paris deviné, aperçu du pont d'Asnières, l'Arc de triomphe lointain, au-dessus des constructions lépreuses, hérissées de cheminées d'usine. La machine s'engouffrait sous les Batignolles, on débarquait dans la gare retentissante ; et, jusqu'au soir, ils s'appartenaient, ils étaient libres. Au retour, il faisait nuit, elle fermait les yeux, revivait son bonheur. Mais, le matin comme le soir, chaque fois qu'elle passait à la Croix-de-Maufras... »



Slika 1. La Gare Saint Lazare

Source : Monet, C.: *La Gare Saint-Lazare* (or Interior View of the Gare Saint-Lazare, the Auteuil Line), 1877, oil on canvas, 75 x 104 cm (Musée d'Orsay)

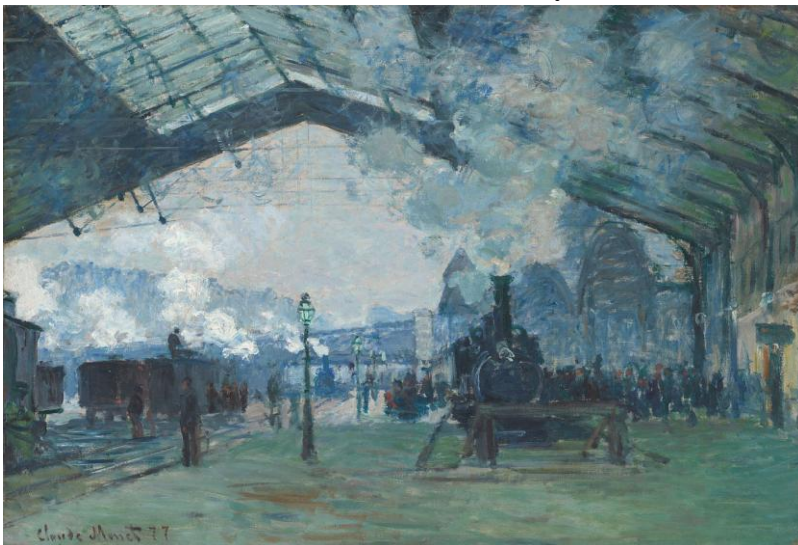
Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022



Slika 2. Locomotives and tracks

Source : Monet, C. *Locomotives and tracks (detail)*, The Gare Saint-Lazare (or Interior View of the Gare Saint-Lazare, the Auteuil Line), 1877, oil on canvas, 75 x 104 cm (Musée d'Orsay)



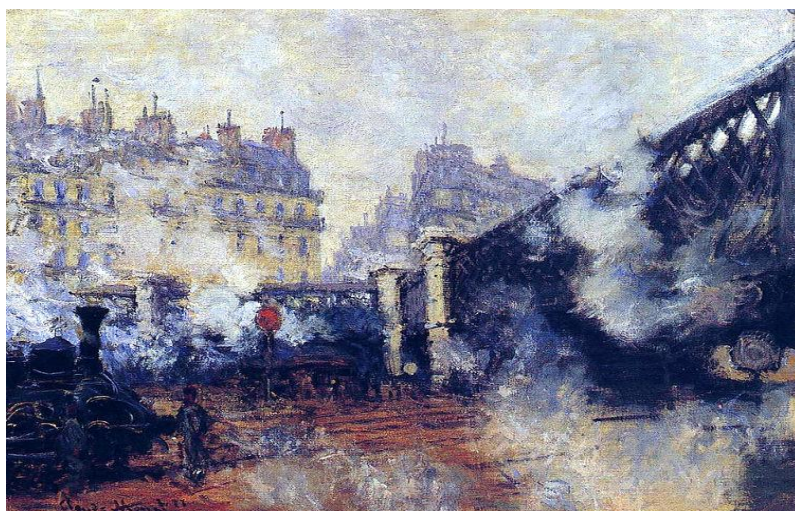
Slika 3. Arrival of a Train

Source : Monet, C. *The Gare Saint-Lazare: Arrival of a Train*, 1877, oil on canvas, 83 x 101.3 cm (Harvard Art Museums), Cambridge (Massachusetts)
Date de réception : 28/09/2022
Date de publication : 01/12/2022



Slika 4. La Gare Saint-Lazare, le train de Normandie

Source : Monet, C. *La Gare Saint-Lazare, le train de Normandie*, Art Institute of Chicago, 1877, 59.6×80,2 cm.



Slika 5. La gare Saint Lazare

Source : Monet, C. *Saint Lazare*, Huile sur toile, 53 x 72 cm, 1877, National Gallery, Londres

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022



Slika 6. Le Pont de l'Europe

Source : Monet, C. *Le Pont de l'Europe*, Gare Saint-Lazare, 1877, Musée Marmottan, Paris



Slika 7. La Gare Saint-Lazare, vue extérieure

Source : Monet, C. *La Gare Saint-Lazare, vue extérieure*, privé bezit, 60×80 cm.

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022



Slika 8. La Tranchée des Batignolles

Source : Monet, C. *La Tranchée des Batignolles*, Collectie Wurth, Rome, 1877, 38x46 cm.

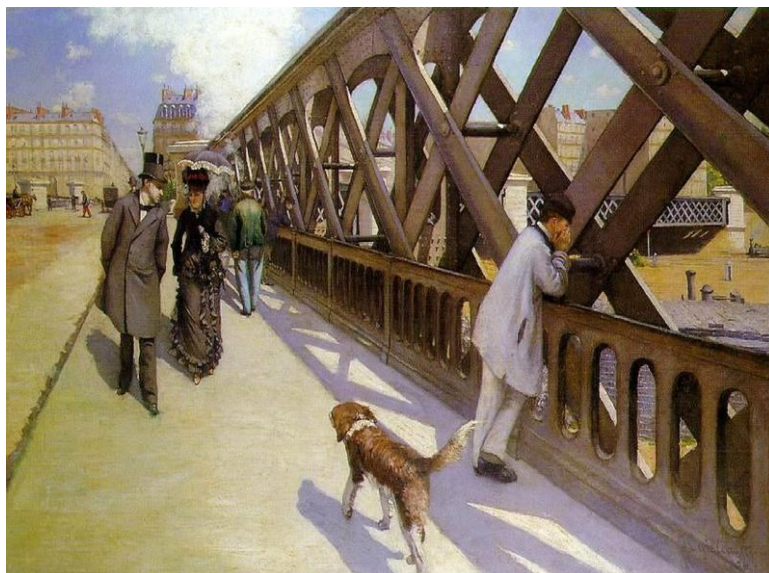


Slika 9. Train dans la neige à Argenteuil

Source : Monet, C. *Train dans la neige à Argenteuil* signed bottom left 'Claude Monet' oil on canvas 23 5/8 x 32 in. (60 x 81.5 cm.) 1875, musée Marmottan, Paris

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022



Slika 10. Le Pont Du Chemin De Fer, Pontoise

Source : Pissarro, C. *Le Pont Du Chemin De Fer, Pontoise*, 1873, oil on canvas, 50 × 65 cm (19.6 × 25.5 in), location unknown



Slika 11. Le pont de l'Europe

Source : Caillebotte, G. *Le pont de l'Europe*, c. 1876, oil on canvas (Musée du Petit Palais, Genève)

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022



Slika 12. Lordship Lane Station

Source : Pissarro, C. *Lordship Lane Station*, Dulwich (1871), Courtauld Institute of Art, London



Slika 13. La gare du Nord

Source : Ten Cate, S. *La Gare du Nord*, 1908. Musée Carnavalet, Paris

Date de réception : 28/09/2022

Date de publication : 01/12/2022

Conclusion

Zola a écrit une œuvre qui présente une société de XX^{ème} siècle et la situation politique, industrielle et culturelle. Chaque page de roman donne au lecteur des images réelles qui ont pris sérieusement et détaillé. Lison, le train qui clôt le roman en courant sans conducteur offre au lecteur une continuation imaginaire de roman. Lison agit comme une bête humaine avec un mouvement effrayant et fou comme les personnages de roman. Zola toujours décrit la locomotive qui roulait, roulait et roulait pour donner un sens active dans sa vitesse. Aussi, la machine montre l'impuissance de l'homme face à lui. Nous pouvons dire que le train veut donner une vision plus négative que l'homme, parce que Lison est souvent connecté avec les crimes. C'est un roman criminel et historique qui donne aux lecteurs une image de cette période. Le pouvoir de la locomotive, en fin de la lecture, finisse avec la liberté :

« Et la machine, libre de toute direction, roulait, roulait toujours. Enfin, la rétive, la fantasque, pouvait céder à la fougue de sa jeunesse, ainsi qu'une cavale indomptée encore, échappée des mains du gardien, galopant par la campagne rase. La chaudière était pourvue d'eau, le charbon dont le foyer venait d'être rempli, s'embrasait ; et, pendant la première demi-heure, la pression monta follement, la vitesse devint effrayante. Sans doute, le conducteur-chef, cédant à la fatigue, s'était endormi. Les soldats, dont l'ivresse augmentait, à être ainsi entassés, subitement s'égayèrent de cette course violente, chantèrent plus fort. On traversa Maromme, en coup de foudre. Il n'y avait plus de sifflet, à l'approche des signaux, au passage des gares. C'était le galop tout droit, la bête qui fonçait tête basse et muette, parmi les obstacles. Elle roulait, roulait sans fin, comme affolée de plus en plus par le bruit strident de son haleine. À Rouen, on devait prendre de l'eau ; et l'épouvante glaça la gare, lorsqu'elle vit passer, dans un vertige de fumée et de flamme, ce train fou, cette machine sans mécanicien ni chauffeur, ces wagons à bestiaux emplis de troupiers qui hurlaient des refrains patriotiques. Ils allaient à la guerre, c'était pour être plus vite là-bas, sur les bords du Rhin. Les employés étaient restés béants, agitant les bras. Tout de suite, le cri fut général : jamais ce train débridé, abandonné à lui-même, ne traverserait sans encombre la gare de Sotteville, toujours barrée par des manœuvres, obstruée de voitures et de machines, comme tous les grands dépôts. Et l'on se précipita au télégraphe, on prévint. Justement, là-bas, un train de marchandises qui occupait la voie, put

être refoulé sous une remise. Déjà, au loin, le roulement du monstre échappé s'entendait. Il s'était rué dans les deux tunnels qui avoisinent Rouen, il arrivait de son galop furieux, comme une force prodigieuse et irrésistible que rien ne pouvait plus arrêter. Et la gare de Sotteville fut brûlée, il fila au milieu des obstacles sans rien accrocher, il se replongea dans les ténèbres, où son grondement peu à peu s'éteignit.»



Bibliographie

- BALESTRA, R., 2016, *La gare Saint-Lazare*, Pédagogie de l'académie de Nice, Nice, p.5. <https://www.pedagogie.ac-nice.fr/dsden06/eac/wp-content/uploads/sites/5/2018/04/Claude-MONET-La-gare-Saint-Lazare.pdf>, (Consulté le 03/05/2018)
- Bancquart, M.C., 1979, Paris, fin-de-siècle, Éditions de la différence, Paris, p.110
- BnF, 2015, Direction de la diffusion culturelle, Éditions multimédias, http://passerelles.bnf.fr/documents/zola_paris.pdf, (Consulté le 02/05/2018)
- Cancellieri, F. 2013, *La représentation de Paris dans la littérature du XIX^e siècle : entre mythe et réalité*, EschBsurBALzette, <https://portal.education.lu/inno/PROJETS/Projets-D%C3%A9tail/ArtMID/3328/ArticleID/7242/La-repr233sentation-de-Paris-dans-la-litt233rature-du-XI-Xe-si232cle-entre-mythe-et-r233alit233>, (Consulté le 03/05/2018)
- Jacquemelle,G.M., 2004, *A la lettre*, Immeuble trident A-Grenoble, <http://www.alalettre.com/emile-zola-biographie.php>, (Cons. le 02/05/2018)
- Kok-Escalte, M.C., 2004, *Paris, de l'image à la mémoire*, Rodopi, Amsterdam, p.121
- Rio, G. 2013. *Le Paris d'Émile Zola*, Le musée de Carnaval et, Histoire de Paris, Paris, http://www.parismuseesjuniors.paris.fr/sites/default/files/article/media/d.peda_le_paris_demile_zola_-_mars_2013.pdf, (Consulté le 03/05/2018)
- ZOLA, É., 1972, *La Bête humaine*, Paris, Garnier-Flammarion, p.117



