



Moyens de transport et humanité décivilisée dans *Voyage au bout de la nuit*

Joël Loehr

Université de Bourgogne, France

joel.loehr@u-bourgogne.fr

<https://orcid.org/0000-0001-9937-1220>

Reçu le 06-02-2024 / Évalué le 09-03-2024 / Accepté le 12-04-2024

Résumé

L'anthropologie noire de Céline rompt avec l'optimisme humaniste du XIX^e siècle, qui voyait dans le développement des moyens de locomotion le symbole même du progrès et la promesse d'un avenir radieux de fraternité universelle. Dans *Voyage au bout de la nuit*, sous les yeux d'un narrateur commotionné, les moyens de transport participent à la « guerre de tous contre tous ». L'automobile libère la pulsion homicide, dans une atmosphère toxique et délétère, à bord d'un bateau, c'est le retour du refoulé, et les bouches de métro avalent des passagers qui « s'engueulent ». C'est une humanité aliénée, avilie et décivilisée qui est ainsi donnée à voir.

Mots-clés : moyens de transport, violence, pulsion, régression, aliénation

塞利纳小说《茫茫黑夜漫游》中的交通工具和人性的非文明化

摘要

塞利纳的黑色人类学观打破了十九世纪人文主义者的乐观主义，即认为交通工具的发展是进步的象征，是对全人类光明未来的承诺。在《茫茫黑夜漫游》（*Voyage au bout de la nuit*）中，通过一位永不停歇的叙述者的讲述，交通工具在“所有人针对所有人的战争”中扮演了重要角色。汽车在一个有毒的氛围中释放着杀人的冲动，船使被压抑者得以回归，而地下铁则吞噬着“相互谩骂”的乘客。一个异化、可鄙和野蛮的人性展现在人们面前。

关键词：交通工具；暴力；冲动；退化；异化

Means of transport and decivilized humanity in "Journey to the End of the Night"

Abstract

Céline's black anthropology breaks with the humanist optimism of the 19th century, which saw in the development of locomotion means the very symbol of progress and the promise of a radiant future of universal brotherhood. In *Journey to the End of the*

Night, under the eyes of a concussed narrator, the means of transportation participate in the "war of all against all". The automobile releases the homicidal impulse, in a toxic and deleterious atmosphere, aboard a boat, it's the return of the repressed, and the subway entrances swallow passengers who "yell at each other". It is an alienated, degraded and decivilized humanity that is thus made visible.

Keywords : means of transport, violence, impulse, regression, alienation

Introduction

S'il y a une « pensée du roma¹ » célinien, qui relève d'une anthropologie sombre et désespérée et qu'on a pu affilier au pessimisme d'Arthur Schopenhauer², s'il arrive certes qu'elle s'exprime dans des formules assertoriques, aphoristiques, cette pensée ne s'élève cependant jamais jusque dans les hauteurs de quelque « ciel des idées » où l'homme apparaîtrait désincarné :

J'ai pas d'idées moi ! aucune ! et je trouve rien de plus vulgaire, de plus dégoûtant, que les idées ! les bibliothèques en sont pleines ! et les terrasses des cafés !... tous les impuissants regorgent d'idées !... et les philosophes !... c'est leur industrie les idées ! ... (Céline, 1995 : 18).

Le roman célinien se défie des abstractions conceptuelles³, assimilées aux lieux communs qu'on échange dans un café du commerce, se méfie de la métaphysique (le terme désignant ce qui se trouve littéralement « au-

¹ La formule reprend le titre de l'ouvrage de Thomas Pavel (*La Pensée du roman*, Paris, Folio essais, 2014). Thomas Pavel ne consacre cependant que quatre lignes à *Voyage au bout de la nuit*, pour dire que ce roman « ressuscite la vision picaresque d'un protagoniste insouciant aux prises avec un univers sorti de ses gonds » (p. 573). Henri Godard, dans *Roman modes d'emploi* (cet ouvrage a paru traduit en chinois en 2023), donne pour sa part toute la place qui lui revient à cet écrivain majeur qu'est Céline.

² Voir *Die Welt als Wille und Vorstellung* qui a été traduit en français sous le titre *Le Monde comme volonté et comme représentation*. Selon Schopenhauer, l'existence humaine est une aberration désespérée, parce qu'elle n'obéit jamais qu'à la poussée aveugle du Vouloir-vivre (*Die Lebenswille*) qui nous entraîne dans une course insensée dont le seul salaire est la souffrance.

³ Sur la manière dont le roman de Céline « pense » avec des affects et des percepts et non avec des concepts, voir Jean-François Louette, qui cite aussi le célèbre extrait des *Entretiens avec le Professeur Y*, dans « *Voyage au bout de la nuit, Le Chiendent, deux romans philosophiques ?* », *Les Temps modernes*, 2007/2-3 (n° 643-644), p. 105-148.

delà du monde physique ») et demeure arrimé à la trivialité du bas matériel et du bas corporel.

Son attention à l'humanité « en chair et en os » a d'abord amené Louis-Ferdinand Céline à faire des études de médecine et à rédiger même une thèse (1924). Mais il n'y a en réalité pas de solution de continuité entre cette première vocation et sa vocation d'écrivain : ses romans donnent toujours une place cruciale aux souffrances d'ordre physiologique, et ce que donne à lire le premier d'entre eux, *Voyage au bout de la nuit* (1932), c'est une sorte de physio-pathologie des émotions.

Il n'est certes pas indifférent que le prénom du narrateur soit le même que celui de l'auteur et que, parvenu à la dernière étape de son long « voyage », Ferdinand Bardamu finisse par devenir médecin pour les pauvres souffreteux dans la banlieue parisienne. Mais il est sans doute plus significatif encore que la syllabe finale de son nom soit phonétiquement la même que celle du participe passé du verbe « émouvoir » et du verbe « mouvoir » aussi bien, le terme de « barda » renvoyant pour sa part à l'équipement porté à dos par un soldat en campagne ou au bagage emporté lors d'une « grande vadrouille ». On pourrait en inférer qu'il y a un lien privilégié entre émotions et locomotion, que les commotions successives dont Bardamu fait l'expérience traumatique sont à mettre en relation avec les moyens de transport qu'il emprunte et qui l'emmènent jusqu'« au bout de la nuit ».

On verra qu'ils lui permettent de sonder l'homme, corps et âme, jusque dans ses tréfonds les plus obscurs et les plus abjects, jusqu'au fond de ses « tripes ». Céline rompt en effet avec l'optimisme humaniste et la croyance au progrès du XIX^e siècle, siècle où l'on pensait que le développement des moyens de transport allait accélérer la course en avant de l'humanité, affranchie de toutes les servitudes, vers un avenir radieux de fraternité universelle. Dans *Voyage au bout de la nuit*, les moyens de transport, qu'il s'agisse de l'automobile, du bateau ou du métro, sont partie prenante d'une « guerre de tous contre tous », où l'homme s'ahurit, s'abrutit ou s'avilit, en un mot : se décivilise.

1. L'automobile : pulsion et propulsion

Le XIX^e siècle a été le siècle d'une croyance quasi mystique au progrès, on pourrait dire d'une religion du progrès, dont l'emblème fut la machine à vapeur. En février 1848 (sous l'œil ironique de Flaubert), c'est-à-dire à l'heure de la révolution mais aussi au moment du grand boom ferroviaire, le héros de *L'Éducation sentimentale*, Frédéric, contemple un tableau du personnage d'artiste du roman. Son nom même, Pellerin, a des connotations religieuses et sa toile représente une locomotive semblant devoir précipiter l'avènement du royaume de Dieu sur la terre :

Cela représentait la République, ou le Progrès, ou la Civilisation, sous la figure de Jésus-Christ conduisant une locomotive, laquelle traversait une forêt vierge. (Flaubert, 1995 : 370).

Dans *Paris*, dernier volume d'une trilogie dont les deux premiers sont intitulés *Lourdes* (où l'on va en pèlerinage) et *Rome* (centre de la chrétienté) et dont le personnage principal est le prêtre Pierre Froment, Zola prévoit qu'après le siècle de la machine à vapeur⁴, le XX^e siècle sera celui du moteur à explosion. Dans son usine, Grandidier « flair[e] [...] le prochain triomphe des voitures automobiles » (Zola, 2010 : 216). Et Bertheroy (personnage représentant le chimiste Marcelin Berthelot), qui avait pressenti que « l'avenir [était] dans l'emploi des explosifs comme force motrice » (Zola, 2010 : 507), s'extasie à la fin du roman devant l'invention d'un moyen moderne de propulsion, « félicit[e] Guillaume et Thomas avec enthousiasme » :

C'est une merveille que vous avez créée là, et l'emploi va en être d'une portée sociale et humaine incalculable [...]. Et quel nouveau pas de géant, quel progrès brusque, les distances rapprochées encore, toutes les voies ouvertes, les hommes fraternisant enfin ! (Zola, 2010 : 631).

Dans *Voyage au bout de la nuit*, roman auquel Céline travaille notamment en 1929, c'est-à-dire au moment où le krach boursier met l'idée même de progrès en crise, Céline renverse la mythologie de

⁴ Voir, au sujet de la thermodynamique, Michel Serres, *Feux et signaux de brume* : Zola, Paris, Grasset, 1975.

« l'automobilisme ». La scène qui se déroule au parc de Saint-Cloud et où l'on voit des corps secoués dans un manège d'auto-tamponneuses prend une portée emblématique. Céline parle, au sujet de ces autos vouées à la violence du télescopage, d'une « invention récente ». Cette dernière est due à Gaston Reverchon. Après avoir travaillé en 1915 comme tôlier dans l'entreprise Renault, qui avait contribué à l'effort de guerre en fournissant des véhicules à l'armée, il avait été employé chez un carrossier qui fabriquait des Rolls. Il eut, précisément en 1929, l'idée d'habiller ces attractions de fête foraine d'une carrosserie en acier et d'y installer des sièges bas (des « baquets ») employés dans les voitures de sport :

Mais les gens s'amusaient bien davantage dans le manège aux automobiles, des inventions récentes, à cause des espèces d'accidents qu'on n'arrêtait pas d'avoir là-dedans et des secousses épouvantables que ça vous donne dans la tête et aux tripes. Il en venait sans cesse d'autres ahuris et gueulailleurs pour se tamponner sauvagement et retomber tout le temps en vrac et se démolir la rate au fond des baquets. Et on ne pouvait pas les faire arrêter. Jamais ils ne demandaient grâce, jamais ils ne semblaient avoir été aussi heureux. Certains en déliraient. Fallait les arracher à leurs catastrophes. On leur aurait donné la mort en prime pour vingt sous qu'ils se seraient précipités sur le truc. (Céline, 1992 : 394).

En reprenant le célèbre aphorisme de Carl von Clausewitz⁵, on pourrait dire que l'attraction foraine apparaît ici comme la continuation de la guerre par d'autres moyens. Lorsque Bardamu était sur le front de la Première Guerre mondiale, des machines roulantes participaient à ce que Céline appelle une « croisade apocalyptique ». Dans un tourbillon de souffrances se déchaînaient « deux millions de fous héroïques », « avec casques, sans casques, sans chevaux, sur motos, hurlants, en autos [...], pétaradant, enfermés sur la terre comme dans un cabanon, pour y tout détruire, Allemagne, France et Continents ». La syntaxe énumérative, l'affolement même du style, traduisaient le déferlement d'une violence démente, la libération d'une pulsion homicide venue des « profondeurs » (Céline, 1992 : 24).

Dans la séquence de la fête foraine, on voit de même que la puissance de propulsion de l'automobile, loin de participer à la course en avant de

⁵ « La guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens », affirmait ce général prussien dans son traité, *De la guerre*, publié au début des années 1830.

l'humanité vers un horizon de fraternité universelle, est au contraire mise au service d'un instinct compulsif, et du désir de tuer son semblable. La propulsion réveille en effet ce que Freud nommait « la pulsion de mort⁶ ». L'auto-tamponneuse désinhibe le barbare primitif qui sommeille en chaque homme et vers la sauvagerie duquel on régresse, au sens où parle de régression dans le vocabulaire de la psychanalyse. Dans une délirante et euphorique excitation, des « ahuris » s'aliènent : « ahurir », c'est littéralement faire perdre la tête, rendre fou. Notons que l'allitération des dentales lie les termes de « *tête* » et de « *tripes* », c'est-à-dire le siège de la pensée et les entrailles, qui renvoient chez Céline à ce qu'il y a en l'homme de plus bas, à la brutalité pulsionnelle.

Dans *Mort à crédit* (1936), Céline montrera encore que l'invention du moteur à explosion, qui a permis l'accélération automobile, a en réalité placé son siècle, non sous le signe du progrès bâtisseur, mais au contraire sous le signe de la destruction. Il en donne une image avec la désintégration de la voiture de course de Courtial⁷, qui s'est arrêté pour uriner :

*À peine effleurais-je ma braguette, que je me sens, vous entendez !
Assommé ! Enlevé ! Propulsé effroyablement ! tel un fétu par la bourrasque !
Baoum ! Formidable ! Une détonation inouïe !... Les arbres, les feuillages
alentour sont arrachés, fauchés, soufflés par la trombe ! L'air s'embrase ! Je
me retrouve au fond d'un cratère et presque évanoui ... Je me tâte... ! Je me
rassemble !... Je rampe encore jusqu'à la route ! ...Le vide absolu ! La
voiture ? Vacuum mon ami ! Vacuum ! Plus de voiture !
Evaporée !...Foudroyée ! Littéralement ! (Céline, 1991 : 354).*

Le style haletant, purement émotif, comme le traduit la multiplication des points d'exclamation (l'exclamation est la modalité affective par excellence), est lui-même explosé. La phrase est disloquée, hachée par les points de suspension, réduite à des fragments nominaux ou adjectivaux, participiaux ou adverbiaux, ou même à une onomatopée : « Baoum ».

⁶ La psychanalyse freudienne a provoqué une rupture fondamentale dans la manière de concevoir l'homme, en montrant qu'il y a en lui des forces subconscientes. La théorie freudienne des pulsions s'expose notamment dans *Considérations actuelles sur la guerre et sur la mort* (1915) et dans *Au-delà du principe de plaisir* (1920). Céline avait connaissance des découvertes de Freud : elles soutiennent dans ses romans une vision où la pulsion de destruction semble hégémonique.

⁷ Le modèle de ce personnage est Henri de Graffigny, auteur d'un ouvrage savant intitulé *Les moteurs légers applicables à l'industrie aux cycles et automobiles, à la navigation, à l'aéronautique, à l'aviation, etc.* (1899).

Cette onomatopée d'allure enfantine rime comiquement avec le mot latin d'allure savante « vacuum », qui signifie le vide dans un espace physique d'où toute matière a disparu.

Pour Céline, le « siècle de la vitesse », avec des moyens de locomotion toujours plus rapides, « propulsés effroyablement » par le moteur à explosion, n'aboutit en vérité jamais qu'à une accélération de la course effrénée de l'humanité vers son propre anéantissement.

2. Le bateau : nef des fous et retour du refoulé

Dès l'incipit du *Voyage au bout de la nuit*, le XX^e siècle est caractérisé comme « siècle de la vitesse ». Nous sommes en 1914, Bardamu est attablé avec Arthur Ganate, « un carabin lui aussi », sur une terrasse de café, place Clichy à Paris. Le camarade de Bardamu, désillusionné, dont le prénom pourrait renvoyer à celui de Schopenhauer, c'est-à-dire d'un philosophe qui récusait l'idée même de progrès, ne voit aucun véritable changement dans la condition des hommes :

Siècle de la vitesse ! qu'ils disent. Où ça ? Grands changements ! qu'ils racontent. Comment ça ? Rien n'est changé en vérité. (Céline, 1992 : 15).

Quelques pages plus loin, Bardamu donne la réplique à ses propos désabusés, non avec des « idées » philosophiques sur la notion de progrès, mais à l'aide d'une image, qui met en scène des hommes incarnés, et avec des notations physiologiques particulièrement crues. La métaphore filée d'une galère oppose les dominants et les dominés, les maîtres sur le pont et les esclaves dans les cales, les riches insouciantes, à l'air libre, avec leurs femmes parfumées, et les pauvres miséreux, exploités et aliénés, suants et puants :

On est tous assis sur une grande galère, on rame tous à tour de bras, tu peux pas venir me dire le contraire !... Assis sur des clous même à tirer tout nous autres ! Et qu'est-ce qu'on en a ? Rien ! Des coups de trique seulement, des misères, des bobards et puis des vacheries encore. On travaille ! qu'ils disent. C'est ça encore qu'est plus infect que tout le reste, leur travail. On est en bas dans les cales à souffler de la gueule, puants, suintants des rouspignoles et puis voilà ! En haut sur le pont, au frais, il y a les maîtres et qui s'en font pas, avec des belles femmes roses et gonflées de parfums sur les

genoux. On nous fait monter sur le pont. Alors, ils mettent leurs chapeaux haut de forme et puis ils nous en mettent un bon coup de la gueule comme ça : « Bandes de charognes, c'est la guerre ! qu'ils font ». (Céline, 1992 : 17-18).

La galère était un bâtiment de guerre à plusieurs rangs de rames en usage dans l'Antiquité : cette métaphore, qui figure les inégalités et les injustices sociales, suggère que « la lutte des classes » dure depuis la nuit des temps, mais qu'en ce début du XX^e siècle, elle s'assimile à une véritable « guerre ». Mais la galère de Céline est surtout l'exact antonyme des vaisseaux de l'avenir avec lesquels le XIX^e siècle avait symbolisé l'humanité affranchie, grâce au progrès, des servitudes, de la pauvreté et de l'ignorance. Hugo appelle « Délivrance » celui qu'il évoque dans un poème de *La Légende des siècles* intitulé « Plein ciel » et qui, renversant les décombres du vieux monde, voguait et même volait à toute allure, en fanfare, vers un horizon radieux de liberté, d'égalité et de fraternité :

*Il va, ce glorieux navire,
Au droit, à la raison, à la fraternité
[...]
Il abolit la loi de fer, la loi de sang,
Les glaives, les carcans, l'esclavage, en passant
Dans les cieux comme une fanfare. (Hugo, 1977 : 728-729)*

Les navires sur lesquels Bardamu se trouve embarqué pour une Odyssée intercontinentale apportent un démenti brutal à l'optimisme hugolien. Bardamu peut observer les effets délétères produits sur la « sale âme » (Céline, 1992 : 24) des hommes lorsqu'un moyen de transport maritime, devenu leur habitacle commun, les y confine, dans une atmosphère toxique, entre l'infini de l'Océan et l'infini des cieux. Le nom même du bateau qui l'emmène en Afrique, l'*Amiral Bragueton*, avec ses connotations sexuelles, ramène au bas corporel. Dans « une ambiance d'étuve », la nature profonde des hommes, immonde et ignoble, vile et obscène, se révèle à nouveau, « débraillée », « tout comme à la guerre » précise significativement Bardamu :

Dans cette stabilité désespérante de chaleur, tout le contenu humain du navire s'est coagulé dans une massive ivrognerie. On se mouvait mollement entre les ponts, comme des poulpes au fond d'une baignoire d'eau fadasse. C'est depuis ce moment que nous vîmes à fleur de peau venir s'étaler

l'angoissante nature des blancs, provoquée, libérée, bien débraillée enfin, leur vraie nature, tout comme à la guerre. Étuve tropicale pour instincts tels crapauds et vipères qui viennent enfin s'épanouir au mois d'août, sur les flancs fissurés des prisons. Dans le froid d'Europe, sous les grisailles pudiques du Nord, on ne fait, hors les carnages, que soupçonner la grouillante cruauté de nos frères, mais leur pourriture envahit la surface dès que les émoustille la fièvre ignoble des tropiques. C'est alors qu'on se déboutonne éperdument et que la saloperie triomphe et nous recouvre entiers. C'est l'aveu biologique. Dès que le travail et le froid ne nous astreignent plus, relâchent un moment leur étau, on peut apercevoir des blancs, ce qu'on découvre du gai rivage, une fois que la mer s'en retire : la vérité, mares lourdement puantes, les crabes, la charogne et l'étron. (Céline, 1992 : 149)

Les personnages alcoolisés embarqués sur ce navire rappellent « La Nef des fous » : le tableau de Jérôme Bosch (réalisé vers 1500) représente, sur une barque, des personnages paillards et dépenaillés, débauchés et licencieux, aux visages rougis par l'absorption du vin. Dans la vision de Céline, qui a lu Freud, la chaleur d'étuve provoque ce que la psychanalyse appellerait le « retour du refoulé » et qu'il nomme pour sa part « l'aveu biologique ». Une chaleur étouffante dissout et liquéfie littéralement les systèmes de défense de l'homme civilisé, en desserrant l'étau des contraintes sociales et morales qui, sous le froid climat du Nord, permettaient de réprimer les inavouables « instincts », de contenir « la saloperie » humaine. La « saloperie » humaine est ici métaphorisée par une série d'animaux répulsifs : crapauds, vipères et poulpes sont, dans la rhétorique onirique, des métaphores de ce qu'il y a en l'homme même de plus abject et de plus monstrueux, *a fortiori* lorsque ces animaux rampants ou mollusques mous apparaissent selon la modalité anarchique du grouillement et du pullulement.

Le bateau sur lequel Bardamu, après avoir été vendu à son capitaine par un curé, se réveille fiévreux à la fin de l'épisode africain de son voyage s'appelle *l'Infanta Combitta*. Son nom est plus obscène encore que celui de *l'Amiral Bragueton* : il conjoint les termes argotiques qui désignent le sexe féminin et le sexe masculin. Ce bateau qui l'emmène en Amérique est en fait une « galère ». Céline reprend, réactive en la littéralisant à cet endroit du récit la métaphore qui, à l'incipit du roman, avait servi à figurer la « lutte des classes ». Et il établit un parallèle entre la condition des galériens sur un moyen de transport maritime et celle des miséreux qui voyagent dans les « basses classes » des moyens terrestres de locomotion massive :

Notre condition dans l'entrepont n'était guère plus nauséuse que celle des ordinaires voyageurs des basses classes dans un wagon du dimanche.
(Céline, 1992 : 235).

3. Le métro : machine anthropophage et humanité broyée

Le XIX^e siècle avait fait de l'omnibus hippomobile le symbole même d'une mobilité égalisatrice. Comme le tramway, omnibus sur rails, ce « véhicule pour tous » (« omni » signifie « tous » en latin) transporte en effet un groupe de passagers appartenant à diverses classes sociales, mais dont les différences sont comme neutralisées le temps d'un trajet en commun dans un même habitacle. L'omnibus apparaît chez les romanciers réputés réalistes (on en voit passer dans *L'Éducation sentimentale*), mais surtout chez les romanciers naturalistes, dans les romans des frères Goncourt (*Manette Salomon* par exemple), dans le cycle des *Rougon-Macquart* de Zola (notamment dans *L'Assommoir*) et encore dans *Paris*, qui clôt le cycle des *Trois Villes*. C'est significativement en consacrant à l'omnibus l'un de ses *Croquis parisiens* (Huysmans, 1976 : 368-371) que Huysmans afficha son allégeance primitive à l'école naturaliste ; et, dans les *Sœurs Vatard*, il fait circuler ces tramways qui avaient ouvert aux catégories populaires l'accès aux guinguettes de la banlieue parisienne, aux loisirs d'un dimanche à la campagne, à l'évasion. L'omnibus et le tramway étaient pour les romanciers naturalistes des sortes de laboratoires pour l'exercice de leurs facultés d'observation et d'analyse sociale sur les « ordinaires voyageurs ».

Au XX^e siècle, le métro a pris le relais des moyens de locomotion urbains du siècle précédent, d'abord aérien, à New York, puis souterrain, comme à Paris, où la première ligne métropolitaine fut inaugurée en 1900 à l'occasion de l'Exposition universelle qui devait célébrer l'entrée dans un siècle neuf, avec toutes ses promesses de progrès.

Voyage au bout de la nuit mobilise des moyens terrestres de locomotion massive aussi bien dans la partie consacrée au séjour de Bardamu en Amérique que dans celle où il devient médecin des pauvres dans la banlieue parisienne : dans les deux cas, qu'il s'agisse d'un métro aérien ou d'un métro souterrain, le roman donne à voir ce qu'on pourrait appeler, en empruntant l'expression à Darwin, le *struggle for life* de foules entassées dans les wagons, comprimées par des « caisses en fer », secouées à l'intérieur de

« carcasses » sur rails. Mais le métro n'est plus seulement chez Céline un lieu romanesque privilégié d'observation anthropologique et sociale : dans une vision hallucinée, sous les yeux de Bardamu, effaré et effrayé, il se transforme en machine roulante anthropophage.

La vision du métro aérien à New York témoigne d'abord de la formidable accélération de la circulation urbaine qu'a assurée ce moyen de locomotion, qui semble filer « à cent à l'heure » :

Passage du métro aérien. Il bondissait en face, entre deux rues, comme un obus, rempli de viandes tremblotantes et hachées, saccadait à travers la ville lunatique de quartier en quartier. On le voyait là-bas aller se faire trembler la carcasse juste au-dessus d'un torrent de membrures dont l'écho grondait encore bien loin derrière lui d'une muraille à l'autre, quand il l'avait délivrée, à cent à l'heure. (Céline, 1992 : 255).

Céline signifie combien cette vitesse est violente par l'emploi des verbes « bondir » et « saccader », par l'allitération de l'occlusive sourde [k] et par la métaphore balistique de l'obus (un rappel de l'expérience traumatique de la guerre à nouveau), dans une vision en lisière des atmosphères d'épouvante sinistre des récits fantastiques. La « carcasse » du métro apparaît en même temps comme une machine à broyer de l'humain, les passagers se trouvant réduits à des « viandes tremblotantes et hachées ».

Dans les séquences parisiennes du roman, Céline file la métaphore amorcée dans l'épisode américain. Les foules venues de la banlieue prennent le tramway, descendent le boulevard Minotaure (dans le mythe, le monstre du labyrinthe⁸ se nourrit de chair humaine, de garçons et de filles qu'on lui livre régulièrement, rituellement) et le métro dans lequel on s'engouffre prend l'allure d'un monstre vorace :

En banlieue, c'est surtout par les tramways que la vie vous arrive le matin. Il en passait des pleins paquets avec des pleines bordées d'ahuris bringuebalant, dès le petit jour, par le boulevard Minotaure, qui descendaient vers le boulot. (Céline, 1992 : 304).

Avec l'allitération des consonnes labiales [b] et [p] d'une part, des consonnes dentales [t] et [d] d'autre part, Céline prépare la figure d'un monstre avaleur (ne parle-t-on pas de « bouche de métro ? ») auquel les

⁸ Dans *Londres*, Céline développera l'image d'un labyrinthe en évoquant le métro londonien : « Y en a tellement des bifurcations et puis des aiguillages encore, c'est un tel ramificouillage tous les tubs et les métros, qu'on a jamais chance de revenir au même. » (*Céline*, 2022 : 522).

banlieusards de Rancy, aliénés au service d'un patron parisien, sont comme livrés en pâture :

Au matin donc le tramway emporte sa foule se faire comprimer dans le métro [...]. Comprimés comme des ordures qu'on est dans la caisse en fer, on traverse tout Rancy et on odore ferme en même temps, surtout quand c'est l'été. Aux fortifications on se menace, on gueule un dernier coup et puis on se perd de vue, le métro avale tous et tout, les complets détrempés, les robes découragées, bas de soie, les métrites et les pieds sales comme des chaussettes, cols inusables et raides comme des termes, avortements en cours, glorieux de la guerre, tout ça dégouline par l'escalier au coaltar et phéniqué et jusqu'au bout noir. (Céline, 1992 : 305-306).

On voit ici une rame de métro, dont les passagers se menacent, s'insultent et « s'engueulent » les uns les autres, engloutir la matière humaine, la digérer et finalement l'expulser, selon l'image d'un circuit alimentaire complet qui irait de la manducation, de l'ingestion et du transit jusqu'à la défécation.

Dans *Voyage au bout de la nuit*, les couloirs souterrains du métro s'apparentent à des boyaux, les rames à des tubes digestifs⁹ (*The Tube* est le nom qu'on donne au métro londonien). Dans ses *Entretiens avec le Professeur Y*, Céline jouera de la polysémie du terme de « rame », qui désigne la rame de métro (motrice et wagons), mais qui peut aussi renvoyer à la rame du galérien d'une part, à la rame de papier pour écrire d'autre part. Et surtout, il définira son style lui-même comme un « métro émotif » :

... la Surface est plus fréquentable ! ... la vérité ! ...voilà ! ... alors ? ...j'hésite pas moi ! ... c'est mon génie ! le coup de mon génie ! pas trente-six façons !...j'embarque tout le monde dans le métro, pardon ! et ça fonce avec : j'emmène tout le monde ! ... de gré ou de force ! ... avec moi ! ... le métro émotif, le mien ! (Céline, 1995 : 83-84).

C'est station Pigalle, non loin de la place Clichy où tout commence dans *Voyage au bout de la nuit*, dans un « quartier chaud » de Paris, livré à la prostitution, infesté par la pègre et souillé par la pauvreté, que Céline aurait eu l'intuition de ce lien entre émotion et locomotion qu'implique la métaphore du « métro émotif ». Cette métaphore signifie l'énergie

⁹ Pour une interprétation psychanalytique des images associées au métro dans l'ensemble de l'œuvre de Céline, voir Jean-Pierre Richard, « Prendre le métro », *Micro lectures*, Paris, Seuil, coll. « Poétique », 1979, p. 205-219.

cinétique qui impulse son style, saccadé, heurté, haletant. Elle renvoie aussi à une écriture d'expression immédiate des affects, qui obéit à une rhétorique des profondeurs souterraines, hypo-conscientes, pourrait-on dire, et qui n'en reste certes pas à « la surface fréquentable » du bien-disant et du bien-pensant, où l'on se conforme aux codes des belles-lettres comme aux règles de la bonne conduite.

Conclusion

Mais c'est avec l'image d'un remorqueur sur la Seine, qui « emmène tout », et non d'un métro qui « embarque tout le monde », que *Voyage au bout de la nuit* s'achève :

De loin, le remorqueur a sifflé ; son appel a passé le pont, encore une arche, une autre, l'écluse, un autre pont, loin, plus loin... Il appelait vers lui toutes les péniches du fleuve toutes, et la ville entière, et le ciel et la campagne et nous, tout qu'il emmenait, la Seine aussi, tout, qu'on n'en parle plus. (Céline, 1992 : 636).

Le fleuve qui traverse Paris rappelle ici le Styx et le remorqueur est la barque de Charon des temps modernes. Le nautonier de la mythologie pousse bien souvent des cris dans les œuvres littéraires où il apparaît pour appeler les âmes des morts à traverser avec lui les eaux boueuses du fleuve des Enfers. Le remorqueur lance de même un appel et, avec cet ultime moyen de traction fluvial, c'est tout l'univers physique, de la ville à la campagne et de la terre au ciel, qui est alors entraîné dans le silence du néant où il est voué à disparaître.

Notons qu'à la faveur d'un ralentissement du rythme de la phrase par le piétinement des répétitions et des reprises en écho, avec l'emploi du pronom « nous », Bardamu semble s'agréger à la communauté des hommes. Il rejoint, pour finir, cette humanité qu'il aura montrée régressant vers un état de nature brute, sauvage, décivilisée, livrée à ce que le philosophe anglais Hobbes appelait « la guerre de tous contre tous ».

À l'excipit de *Guerre*, roman resté inédit jusqu'en 2021 et récemment paru, qui donne une sorte de suite à *Voyage au bout de la nuit*, mais reste entièrement centré sur l'expérience traumatique de la Première Guerre mondiale, c'est la mer qui semble tout engloutir. Dans la dernière page,

Ferdinand (il a perdu son nom de Bardamu) fuit la violence historique et la « saloperie » humaine, quitte la France pour l'Angleterre, où il espère trouver enfin un havre de paix, et voit la ville de Boulogne, dont il s'éloigne en bateau¹⁰, « fondre dans la mer » :

Et tout a basculé dans le décor des nuages et l'énorme épaule du large. C'était fini cette saloperie, elle avait [répandu] tout son fumier de paysage la terre de France, enfoui ses milliers d'assassins purulents, ses bosquets, ses charognes [...]. Y en avait plus, la mer avait tout pris, tout recouvert [...]. J'avais tous les vertiges d'un bateau dans mon propre intérieur. (Céline, 2022 : 155).

Les hommes sont certes de viles et abominables « charognes » (terme dérivé du mot « chair » dont on aura noté la récurrence d'un roman à l'autre). Mais Céline qui, après sa thèse de médecine, avait été embauché par une société caritative et qui, à l'occasion d'une interview télévisée, se proclamait « soigneur de tempérament », n'aura en vérité jamais apostasié sa vocation initiale : elle était de chercher un remède au mal et à la souffrance humaine. Dans *Londres*, roman lui aussi resté inédit jusqu'en 2021 et qui s'enchaîne à *Guerre*, il fera dire à Ferdinand, personnage purement émotif qui le représentera encore :

J'aurais voulu je crois guérir toutes les maladies des hommes, qu'ils souffrent plus jamais les charognes. (Céline, 2022 : 160).

Bibliographie

Céline, L. -F. 1991. *Mort à crédit*. Paris : Folio.

Céline, L. -F. 1992. *Voyage au bout de la nuit*. Paris : Folio.

Céline, L. -F. 1996. *Entretiens avec le Professeur Y*. Paris : Gallimard, « Folio ».

Céline, L. -F. 2022. *Guerre*. Paris : Gallimard.

Céline, L. -F. 2022. *Londres*. Paris : Gallimard.

¹⁰ La veuve de Céline a fait graver la silhouette d'un trois-mâts sur sa pierre tombale, dans le cimetière de Meudon, en proche banlieue parisienne, où l'auteur de *Voyage au bout de la nuit* repose.

Flaubert, G. 1985. *L'Éducation sentimentale*. Paris : GF-Flammarion.

Godard, H. 2006. *Le Roman modes d'emploi*. Paris : Folio essais.

(《小说使用说明》，亨利·戈达尔著，顾秋燕、陈岩岩、张正怡译，北京：北京联合出版公司，2023年11月)

Hugo, V. 1977. *La Légende des siècles*. Paris : Gallimard, « La Pléiade ».

Huysmans, J.-K. 1976. *Croquis parisiens (En rade / Un dilemme)*. Paris : 10/18.

Huysmans, J.-K. 2002. *Les Sœurs Vatard*. Jaignes : La Chasse au Snark.

Louette, J.-F. 2007. « *Voyage au bout de la nuit, Le Chiendent*, deux romans philosophiques ? ». *Les Temps modernes*, n° 643-644, p. 105-148.

Pavel, T. 2014. *La Pensée du roman*. Paris : Folio essais.

Richard, J.-P. 1979. *Microlectures*. Paris : Seuil, coll. « Poétique ».

Schopenhauer, A. 2014. *Le Monde comme volonté et comme représentation*. Paris : PUF.

Serres, M. 1975. *Feux et signaux de brume : Zola*. Paris : Grasset.

Zola, E. 2010. *Paris*. Paris : Gallimard, « Folio classique ».



© *Synergies Chine*, n° 19, Année 2024.

Revue du GERFLINT.

<https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb42696471q>

Bibliothèque nationale de France.

- Décembre 2024 -

Éléments sous droits d'auteur. Modalités de lecture et de citation, politique d'archivage et mentions légales consultables sur le site de l'éditeur et de la revue :

<https://gerflint.fr/>

<https://gerflint.fr/synergies-chine>

