

Peinture et fantastique ferroviaire

Séminaire d'Art et Lettres :
Les Phantasmes et les Icônes du fantastique

Suzanne Van Weddingen
Université de Haute-Alsace, Mulhouse

Sommaire

Introduction

1. Le fantastique ferroviaire : représentation littéraire

1.1. L'Angleterre et le train

1.2. Le fantastique ferroviaire français

2. Les mouvements picturaux et leur utilisation du chemin de fer

2.1. La peinture comme mode de représentation immédiat du chemin de fer

2.2. Le mouvement impressionniste

2.3. Le Cubisme

2.4. Le futurisme

2.5. La peinture métaphysique

3. La question de l'illustration

3.1. Du réel à l'imaginaire

3.2. Plattel et Vigny

Conclusion

Bibliographie

Introduction

Un train, on le sait, peut en cacher un autre. C'est le cas, dit-on dans la réalité, mais aussi dans les Beaux-Arts. Le thème train a inspiré nombre de créations artistiques, tant picturales que cinématographiques – pour ne rien dire de la sculpture ni de la bande dessinée, toutes susceptibles d'être objet d'étude – et peut montrer à quel point l'imaginaire ferroviaire peut être lié au fantastique.

L'étude qui suit tentera d'évaluer l'importance de la peinture dans la représentation du chemin de fer dès ses débuts ainsi que son évolution, avant de montrer, comment le chemin de fer s'est approprié des thèmes fantastiques chers à la littérature ; parfois par le biais d'une tradition populaire.

Cette vision générale se trouvera ensuite illustrée par un exemple mettant en évidence le lien privilégié existant entre la littérature et la peinture, autour du thème ferroviaire.

1. Le fantastique ferroviaire : représentation littéraire

Le chemin de fer connaît, dans le domaine artistique et littéraire, une évolution parallèle à son développement technologique. Avant de devenir un objet de fiction, il doit convaincre l'auteur de son potentiel narratif ou esthétique par ses caractéristiques matérielles. Dans le domaine pictural, il ne s'affirme comme objet visuel que dans la mesure même où il peut apparaître à tout le moins dans un premier temps, comme témoignage d'une époque.

1.1. L'Angleterre et le train

La littérature anglaise a très tôt découvert, grâce à ses usagers, les vertus que pouvait avoir le chemin de fer. L'engouement de la lecture dans les trains a amené les éditeurs à développer une littérature ferroviaire dans laquelle le mystère et l'angoisse étaient privilégiés. Comme l'explique Ian Carter,

When, from the midnineteenth century, publishers rushed to issue *yellowbacks*: newly commissioned 'railway novels' and exciting titles reissued in uniform 'railway

libraries'. Given a strong and growing market for exciting fiction, this was sound commercial sense¹.

Les auteurs devaient donc s'efforcer d'accrocher le lecteur, le liant à l'histoire qu'il lisait. Le fait qu'il lise dans le train un roman ferroviaire lança en Angleterre une mode du récit ferroviaire au sein de laquelle les thèmes fantastiques se sont développés et propagés. La description du cadre – souvent connu du lecteur – est un moyen d'introduire le mystère. Charles Dickens en offre un exemple dans *The Signal-Man*. « When such vapour [...] had passed me, I looked down again »². Une fois arrivé au niveau des rails, le narrateur découvre « a gloomy red light, and the gloomier entrance to a black tunnel »³. En atténuant largement la fonction du signal, supposé se voir de loin, l'oxymore présent dans « gloomy red light » va de pair avec l'insistance avec laquelle sont évoquées les ténèbres du tunnel, que le superlatif « gloomier » rend plus sombre. Le surnaturel n'est désormais plus loin, puisqu'il est introduit par trois éléments qui se retrouveront dans les textes du fantastique ferroviaire : la vapeur, les ténèbres et le feu.

À l'excitation du voyage devait répondre celle de la lecture. En Angleterre ainsi, ce sont les histoires policières que le voyageur privilégie :

The railway, intimately bound up with the new form of the detective novel, will cut through the conventions of the most popular fiction of the late eighteenth and early nineteenth century, the Gothic novel⁴.

¹ CARTER, I., *Railways and Culture in Britain, The Epitome of modernity*, Manchester, Manchester University Press, 2001, p. 169, souligné par l'auteur.

Lorsque, au milieu du Dix-Neuvième siècle, des éditeurs se hâtèrent de publier des yellowbacks: des « romans ferroviaires » fraîchement autorisés et des titres excitants furent réédités dans des « bibliothèques ferroviaire ». Offrant un marché pour la fiction à caractère excitante fort et en évolution, la démarche avait des fins commerciales.

² DICKENS, Ch., « The Signal-Man », in *Nouvelles Fantastiques anglaises*, Le Livre de Poche, 1990, p. 86.

Quand cette vapeur se fut dissipée, [...] je regardais à nouveau en bas.

³ *Ibid.*, p. 88.

Un triste signal rouge, et l'entrée encore plus triste d'un noir tunnel.

⁴ MARCUS, Laura, *Twelve Women Detectives*, Oxford, Oxford University Press, 1997, p. VIII.

Le chemin de fer, intimement lié à la nouvelle forme de roman de détective, va se séparer des conventions de la fiction la plus populaire de la fin du dix-huitième siècle et du début du dix-neuvième : le roman gothique.

Cette conjonction avec le roman gothique se perçoit d'une façon légèrement différente en France, où, d'emblée, le train va s'afficher comme support du fantastique...

1.2. Le fantastique ferroviaire français

De fait, lorsqu'il fait irruption dans la vie des Français, le chemin de fer entraîne avec lui d'importantes transformations, mais surtout, remplace le simple chariot tiré par des chevaux. Celui qui est d'abord appelé le « cheval à vapeur » impressionne les esprits populaires, quand il ne les inquiète pas. Pour évoquer le train, les descriptions de l'époque font appel à maintes métaphores dont le choix répond au souci premier d'attirer l'attention des lecteurs sur la nouveauté, le caractère *extraordinaire* de l'invention. La place incongrue que prend le chemin de fer dans le paysage se retrouve à travers maintes descriptions qui établissent un lien, parfois paradoxal, entre le train et le fantastique. En 1837, par exemple, Victor Hugo regrette que le train ne soit pas plus impressionnant : « À l'entendre, c'est un monstre, à le voir, ce n'est qu'une machine »⁵. Il suggère une vision hypothétique du chemin de fer qu'il attribue aux hommes de la Renaissance :

De cette chaudière, ils eussent fait un ventre écaillé et monstrueux, une carapace énorme ; de la cheminée, une corne fumante et un long cou portant une gueule pleine de braise ; et ils eussent caché les roues sous d'immenses nageoires ou des ailes tombantes ; les wagons eussent eu aussi cent formes fantastiques ; et le soir, on eut vu passer près des villes, tantôt une colossale gargouille aux ailes déployées, tantôt un dragon vomissant le feu, tantôt un éléphant, la trompe haute, haletant et rugissant ; effarés, ardents, fumants, formidables, traînant après eux, comme des proies, cent autres monstres enchaînés et traversant les plaines avec la vitesse, le bruit et la foudre⁶.

Avec cette description infernale, le train oppose la machine inanimée, au monstre diabolique que les hommes voient en lui. La crainte populaire est bien réelle. Erckmann et Chatrian en rendent compte dans l'un des premiers textes du fantastique

⁵ Cité par BAROLI, M., *Le Train dans la littérature française*, Paris, Editions N.M., 1964, p. 59.

⁶ *Ibid.*, p. 59.

ferroviaire, *Maître Daniel Rock*, en 1861. En 1867, *Le Train infernal* personnifie le diable et exprime la crainte des petits :

Les paysans qui travaillaient dans leurs champs étaient saisis de frayeur à la vue de ce nuage de flammes et de fumée qui avait disparu à l'horizon avant qu'ils eussent pris le temps de se signer : « C'est vraiment le train du diable, criait-on de toute part ; que Dieu nous garde d'aller jamais en chemin de fer ! »⁷.

Toutefois, les caractéristiques déjà mises en valeur chez Charles Dickens se retrouvent dans de nombreux textes, à plusieurs années d'intervalle. On peut par exemple mettre en relation *La Peur* de Maupassant, parue en 1884, et *Le Train 081* de Marcel Schwob, qui date de 1891. Chez le premier, « le train filait à toute vapeur, dans les ténèbres »⁸, et les cheminots aperçoivent une scène étrange :

Nous vîmes cela pendant une seconde : c'était, nous sembla-t-il, deux misérables en haillons, rouges dans la lueur écarlate du foyer, avec leurs faces barbues tournées vers nous, et autour d'eux, comme un décor de drame, les arbres verts, d'un vert clair et luisant, les troncs frappés par le vif reflet de la flamme⁹.

Sept ans plus tard, la description de Schwob fait écho à cette scène :

[Le train] était enveloppé d'un brouillard rougeâtre. Les cuivres de la machine brillaient. La vapeur fusait sans bruit sur le timbre. Deux hommes noirs dans la brume s'agitaient sur la plate-forme. Ils nous faisaient face et répondaient à nos gestes. [...] La file des wagons se perdait dans la nuit, et toutes les vitres des quatre portières étaient sombres¹⁰.

Dans la littérature ainsi, le train fantastique possède certaines caractéristiques récurrentes. Victor Hugo voit en lui un monstre impressionnant et protéiforme. Il faut noter cependant que les adjectifs utilisés dans la description renvoient toujours à la locomotive. Celle-ci, « fumante » et « pleine de braise » se rapproche d'un monstre marin et possède « d'immenses nageoires ». Le feu et l'eau sont des éléments indispensables à la vie de la locomotive fantastique, laquelle apparaît surtout la nuit.

⁷ Anonyme, « Le Train infernal », in *Histoires de Trains fantastiques*, Paris, Librairie des Champs Elysées, 1981.

⁸ MAUPASSANT, G. de, « La Peur », in *Contes Fantastiques complets*, Verviers, Marabout, 1984, p.201.

⁹ *Ibid.*, p. 201.

¹⁰ SCHWOB, Marcel, « Le Train 081 », in *Le Cœur Double*, Editions 10/18, 1979, p. 77.

L'extrait du *Train infernal* reproduit ci-dessus, permet également de remarquer l'importance de la vapeur et du feu. La locomotive n'est plus à proprement parler un monstre, mais « un nuage de flammes et de fumée » provoquant la « frayeur » des témoins. Accompagnés des ténèbres, le feu et la vapeur s'imposent ainsi dans le récit fantastique comme autant d'éléments obligés, que l'histoire se déroule à l'intérieur, ou à l'extérieur du train. C'est le cas dans l'extrait de Maupassant où ténèbres et feu sont extérieurs au train, alors que chez Marcel Schwob, l'effet de miroir implique un mélange entre intérieur et extérieur. L'eau, le feu et les ténèbres sont présents également, et suggèrent un train fantastique parce qu'il réunit ces éléments. Si *Le Train Infernal* n'offre aucune ambiguïté, tout y est dit dès les premières lignes, les deux textes suivants semblent être le témoignage d'un esprit inquiet. Ces ingrédients littéraires permettent ainsi d'envisager une représentation du train fantastique. Celle-ci va inspirer les peintres et donner une force visuelle au train fantastique.

2. Les mouvements picturaux et leur utilisation du chemin de fer

Avant l'invention de l'appareil photographique, c'est la peinture et le dessin qui vont témoigner des grands événements. Chaque mouvement pictural a un mode de représentation bien particulier, qui met, de fait, différentes facettes du chemin de fer en valeur.

2.1. La peinture comme mode de représentation immédiat du chemin de fer

Lorsque le chemin de fer entre dans le paysage, il n'est encore qu'un inconnu pour la population. Dans toute l'Europe, le chemin de fer naissant a donné lieu à d'immenses chantiers. Dès l'instant de sa construction, son irruption brutale dans le paysage urbain et campagnard fait sensation. Il prend « immédiatement figure d'intrus et entr[e] en conflit avec l'ordre des choses »¹¹. Mais il est aussi « un puissant agent de transformation de l'environnement physique et social »¹². Une fois achevé, il doit pouvoir devenir accessible à tous et ne pas rester dans l'ombre comme ce fut le cas du

¹¹ FIEROBE, C., « Le Train, image de l'ailleurs, dans quelques œuvres de Dickens », in *Images de l'ailleurs dans la littérature anglo-américaine*, Université de Reims, 1981, p. 66.

¹² *Ibid.*, p. 66.

premier chemin de fer français mis en service en 1828 lequel n'attira pas l'attention pour avoir tout à la fois ignoré la publicité, et les tropismes de la capitale.

La peinture intervint d'abord pour immortaliser cette nouvelle invention, avant d'en faire l'un de ses thèmes. En Italie, on demanda à Salvatore Fergola de représenter l'inauguration du premier chemin de fer en 1839, afin de garder une trace de cet événement historique. Il réalisa une fresque qui donna le coup d'envoi à la propagande ferroviaire visuelle. La photographie en était encore à ses balbutiements, et la peinture joua son rôle de témoin en représentant les chemins de fer et leurs objets de la manière la plus réaliste possible¹³. Ce souci de réalité était également le moyen de présenter le train comme une invention appartenant de plein droit au quotidien des hommes.



Salvatore Fergola, Inaugurazione della ferrovia Napoli, 1839



Salvatore Fergola, Arrivo al granatello del treno inaugurale, détail, 1839

2.2. Le mouvement impressionniste

Au moment où le chemin de fer prend son essor, c'est l'impressionnisme qui domine la scène en peinture. Alors que quelques années plus tôt, le train était considéré comme un intrus, il est en ces années 1870 devenu un objet familier.

L'enjeu des Impressionnistes est double. Ils tentent de rendre compte de la réalité, tout en essayant de la saisir dans ses variations temporelles et son immédiateté. Le train va leur permettre d'approcher ces buts, puisqu'il appartient désormais à la

¹³ Il faut néanmoins noter que dès 1844, un peintre comme William Turner choisit de représenter non pas uniquement le train, mais ses caractéristiques dans le tableau : *Pluie, vapeur et vitesse*. Cette représentation dépasse la simple illustration pour célébrer les fonctions du train, et annonce déjà le futurisme du début du vingtième siècle.

réalité quotidienne, même s'il semble lui échapper par sa mobilité. Les peintres vont s'efforcer de capter cette dualité, en étant au plus près du moment, ou de l'objet qu'ils souhaitent saisir. Ainsi Monet peint la Gare Saint Lazare « avec son trafic, ses fumées [...], se postant à tous les carrefours des voies et à toute heure. Il va même jusqu'à demander une autorisation afin de planter son chevalet dans la gare même »¹⁴. Il en résulte une dizaine de tableaux différents qui vont permettre d'immortaliser un objet et un moment, ancrés dans le quotidien. *Le Train dans la Campagne* (1871) montre un train qui, passant à l'arrière-plan, ne semble guère déranger les personnages vaquant à leurs occupations. Si dans le tiers gauche du tableau le train est visible, ce n'est plus le cas ensuite, et seule la fumée de la locomotive perçue au-dessus des arbres identifie le train. Ce tableau exprime parfaitement l'évolution du train dans la société. L'attention se focalise d'abord sur lui avant qu'il se fonde ensuite peu à peu dans une nature qu'il a bouleversée, sinon menacée. Il est accepté par les hommes et par la nature, et n'est plus considéré comme un intrus. De même dans *Le Train dans la neige* (1875), la machine et les hommes sont côte à côte, dans la neige. Les branches dénudées des arbres font écho à la fumée de la locomotive et entretiennent avec elle un air de ressemblance, alors que les troncs forment une ligne régulière, rappelant le rail du chemin de fer.

En 1877, Monet choisit de peindre les voies à la sortie de la gare Saint-Lazare. Dans ce tableau, la fumée envahit l'espace, transformant totalement le paysage. Le peintre représente le monde des hommes dans lequel les rails, les signaux et la locomotive sont devenus les éléments importants puisqu'ils se laissent voir malgré la fumée, tandis que les bâtiments à l'arrière se devinent seulement. La nature est absente, le décor semble être statique, seule la fumée suggère le mouvement, sa masse témoignant de la grande activité ferroviaire qui règne, bien qu'au premier plan les rails soient déserts. Deux formes humaines se distinguent, exprimant une nouvelle fois le rapport entre l'homme et le train. Ils vivent en harmonie, fondus dans le paysage comme l'est le personnage à gauche avec la locomotive.

¹⁴ GUEHENNEUX, L., *Peinture. Trains au départ*, in *La Création*, avril 1998.



Monet, *Les voies à la sortie de la Gare Saint Lazare*, 1877



Monet, *Le Train dans la campagne*, 1871



Monet, *Le Train dans la neige*, 1875

Quatre ans plus tard, Pissarro choisit de peindre non pas le train, mais *La Barrière du chemin de fer au Pâtis*, comme partie intégrante du décor. Là encore, le peintre saisit une réalité, et ses personnages ne semblent pas déstabilisés par cette promiscuité. La rencontre entre les impressionnistes et le chemin de fer fait bénéficier ce dernier d'une représentation qui l'intègre au monde environnant. L'harmonie du décor du *Pont de chemin de fer de Pontoise* fait apparaître ce pont totalement fondu dans le décor, comme l'est celui de Renoir environ dix ans plus tard. Accepté par ses

contemporains, le chemin de fer l'est aussi par une peinture qui contribue à effacer cette première impression d'intrusion violente dans le monde.

Ce type de représentation se poursuit jusqu'à l'aube du XX^e siècle. Le développement de nouvelles inventions éclipse alors le chemin de fer, et ce d'autant mieux qu'à l'enthousiasme des premières années succède des périodes de crises. La photographie et le cinéma¹⁵ prennent le relais et banalisent le train, tant en ce qui concerne l'apparence que la fonction. Le chemin de fer conserve certes sa place dans la peinture, mais la façon de le représenter va changer. Avec le cubisme, le futurisme et le surréalisme, les motifs changent. Il s'agit désormais de représenter une *essence*.

2.3. Le Cubisme

Les mouvements picturaux qui suivent l'impressionnisme vont défendre non plus la réalité tangible, mais une recherche intérieure que l'art permet de figurer.

Les peintres cubistes, sous l'égide de Picasso et Braque s'interrogent sur une nouvelle représentation de la réalité. Manipulée, déformée, celle-ci est parfois rendue méconnaissable alors que les peintres prétendent faire preuve de plus d'objectivité. Pour Braque « les sens déforment, l'esprit forme ». Le cubisme implique donc une représentation visuelle de ce que l'esprit perçoit, à l'aide d'un code prédéterminé. Si la peinture semble désorganisée à première vue, elle répond cependant à des contraintes précises, telles que l'analyse des volumes, le découpage en cubes, ce qui conduit à la fusion de la forme et du fond. Simplification et abstraction sont deux mots clefs du cubisme qui vise à exprimer l'essentiel.

Fernand Léger par exemple, qui défend une poétique de la civilisation industrielle et urbaine, traduit le chemin de fer par un objet représentatif : les signaux. Dans son tableau, *The Railway Crossing*, il condense l'univers ferroviaire en quelques formes, en y ajoutant l'utilisation de couleurs vives, qu'il est l'un des premiers à intégrer au Cubisme. Celles-ci reflètent non seulement l'impact du train dans l'esprit populaire, mais aussi sa place dans le monde moderne.

¹⁵ Le premier film ferroviaire date de 1895 : *L'arrivée en gare de La Ciotat*.

2.4. Le futurisme

La peinture futuriste doit aux cubistes sa réflexion sur les formes géométriques et sa volonté de changer la représentation du monde. Ce mouvement va se détacher du cubisme dans la recherche d'une dynamique. La toile perd son statut d'objet pour devenir le vecteur d'émotions. Les peintres prennent pour modèle la vie contemporaine, exaltant la vitesse et la violence.

Le chemin de fer va leur offrir la possibilité de lier ces deux thèmes. Le mouvement du train doit faire écho au mouvement de la pensée, et le peintre joue le rôle du témoin qui relate sur la toile ce qu'il a ressenti face à l'expérience ferroviaire.

La violence est au cœur du tableau de Gino Severini, *Treno Blindato*, puisque au premier plan on peut reconnaître des soldats armés. Le canon, dont on ne sait s'il a tiré – si c'est le cas, le peintre exprime une mise en abyme de la violence et de la vitesse à l'intérieur même du tableau – se confond avec la dynamique des couleurs utilisées. Les couleurs vives sont employées pour le paysage, alors que le train emploie les blancs et des couleurs froides. Par ce jeu, le peintre présente une nouvelle facette du train. À partir de la Première Guerre Mondiale, il sert en effet à l'armée, et redevient ce monstre, que craignaient tant les hommes du dix-neuvième siècle.

2.5. La peinture métaphysique

Liée à Giorgio de Chirico dont il est admis qu'il en est le père, la peinture métaphysique intègre une dimension d'étrange qui la distingue des autres mouvements. Le peintre évoque un univers onirique peuplée d'incongruités dans laquelle les symboles sont présents, qu'ils soient mythologiques ou ancrés dans la personnalité du peintre. À l'opposé du futurisme qui exprime sa dynamique en cherchant à représenter la vitesse et le réel, les peintres métaphysiques saisissent l'essence du rêve.

Le train est souvent présent dans les tableaux de Giorgio de Chirico, et toujours à l'arrière-plan. Il semble n'être qu'un détail insignifiant – il est relégué à l'arrière, si petit qu'il en devient presque invisible – et pourtant, le fait qu'il soit systématiquement présent indique bien son importance. Il représente une partie du quotidien du peintre dont le père était ingénieur au chemin de fer, mais aussi le mouvement. Dans le tableau,

Montparnasse Station par exemple, alors que tout est statique, la fumée du train indique qu'un élément est en mouvement. C'est l'arrière-plan du tableau qui est vivant, les personnages en sont plus proches, laissant l'avant-plan aux objets inanimés. De même, l'horloge, non loin du train, indique le temps qui passe, donc le mouvement. On retrouve d'ailleurs la proximité de l'horloge et du train dans un autre tableau intitulé *La Conquête du philosophe*. Et là aussi, c'est l'arrière-plan qui indique le mouvement. Le train et l'horloge ancrent le peintre dans le réel, ce qui justifie la place de ces deux objets. Le réel est relégué à l'arrière-plan, alors que le rêve et son étrangeté – la gare déserte, les bananes – deviennent le propos de l'œuvre. Le train n'est plus celui qui permet d'aller d'un point à un autre, mais également celui qui exprime le cheminement d'une pensée.

Les divers mouvements picturaux proposent donc de représenter à chaque fois un aspect différent du chemin de fer. L'impressionnisme rend la représentation neutre, réaliste. Le cubisme présente la forme géométrique, mais aussi l'idée que se fait le peintre du chemin de fer. La peinture métaphysique et le futurisme possèdent certaines similitudes puisque tous deux peuvent intégrer les états d'âme du peintre dans le sujet. Mais la peinture métaphysique renvoie plus au souvenir, alors que le futurisme préfère les sensations.

Le lien avec la littérature s'effectue par le biais d'une reconnaissance mutuelle. Les peintres s'inspirent et inspirent des auteurs.

Zola chante les louanges de Monet et, lorsqu'il écrit [...] *la Bête humaine*, sa description de la gare dans le chapitre premier semble sortir en ligne directe d'un tableau de Monet¹⁶.

3. La question de l'illustration

L'illustration du chemin de fer, qu'elle soit littéraire ou picturale, répond à des codes propres à chaque art. Cependant, comme le signale Lise Guehenneux, la peinture et la littérature tissent un lien thématique : la représentation du train.

3.1. Du réel à l'imaginaire

¹⁶ GUEHENNEUX, L., *op. cit.*.

La représentation du train tire sa source du quotidien. Chaque école prône un mode représentation, certes différent, mais toujours orienté en fonction de la réalité. Si les uns souhaitent coller le plus possible au réel, d'autres souhaitent le dépasser, alors que les troisièmes tentent de l'aliéner. La littérature agit de même, puisqu'elle s'appuie sur un objet issu du quotidien – le train – pour en faire un objet imaginaire aux caractéristiques spécifiques.

Un second élément non négligeable dans la représentation du train, est son impact sur la société. Celui-ci n'a pas la même valeur au dix-neuvième siècle où il représente la modernité, le progrès, et reste un monstre d'acier, alors qu'au vingtième siècle, il appartient au quotidien, et n'effraie plus, même s'il conserve son statut de machine infernale. C'est son identité monstrueuse qui permet de faire le trait d'union entre la littérature et la peinture, le premier écho étant l'accident de Meudon en 1842 qui fut le sujet d'un tableau de Plattel, et qui inspira quelques strophes de *La Maison du Berger* d'Alfred de Vigny.

3.2. Plattel et Vigny

Le 8 mai 1842 eut lieu l'accident le plus meurtrier depuis les débuts du chemin de fer.

Un train surchargé de voyageurs revenant de Versailles était tiré par deux locomotives. Une rupture d'essieu causa le renversement de la première [...] ; la seconde [...] monta par-dessus, tandis que le train s'écrasait. Le feu prit aussitôt aux wagons de bois dont les voyageurs, enfermés à clef par précaution, suivant l'usage d'alors, ne purent s'échapper¹⁷.

Cet accident eut pour conséquence directe la mise en place d'un règlement de sécurité, mais relança également le débat sur la légitimité du chemin de fer, débat dont témoigne le tableau de Plattel, *La Catastrophe de Meudon, sur le chemin de fer de Versailles, le 8 mai 1842*, ainsi que certaines strophes de *La Maison du Berger*.

En étudiant le tableau de Plattel, trois caractéristiques ressortent, pour être placées sur le même plan : les ténèbres, le feu et la vapeur. Ces trois éléments, nous

¹⁷ DOLLFUSS, Ch. & GEOFFROY, E. de, *Histoire de la Locomotion terrestre, Les Chemins de fer*, Paris, L'Illustration, 1942, p. 74.

l'avons vu, appartiennent au champ de la description littéraire du train. Le feu et les ténèbres se disputent le premier plan du tableau, et suggèrent une vision infernale du chemin de fer, à laquelle s'ajoute le chaos représenté par les personnages. Sur la moitié gauche du tableau, victimes et témoins cèdent à la peur, alors qu'à l'arrière-plan, une sœur en prière, tournée vers la droite, annonce la délivrance. Cette femme ressort du cadre infernal et semble le tenir à distance. Le traitement des couleurs des wagons laisse percevoir un jeu entre le noir et le rouge, qui suggère une relation avec la locomotive dont les deux couleurs dominantes sont le noir et le blanc. Les personnages situés à l'extrême droite du tableau – vraisemblablement des survivants – possèdent eux aussi ces deux couleurs, et s'éloignent vers l'arrière-plan pour échapper au chaos, tandis que les personnages situés à gauche, donc devant les wagons, sont vêtus de noir et de rouge.

Alors que l'ensemble du tableau est dominé par le trio noir, rouge, blanc, le tiers supérieur gauche est épargné, et, au chaos mécanique, oppose un monde pacifique. On devine une nature florissante sous un ciel clément, alors que le premier plan du tableau n'est que dévastation ; la nature elle-même se meurt sous le ciel du progrès industriel. Le mouvement des personnages vers le paysage sauvegardé inspire une lecture en faveur du retour à une nature non polluée par le progrès.

Cependant, ce paysage répond au tiers inférieur droit du tableau qui représente les rails. Selon toute vraisemblance, les rails ont dû subir des dégâts lors de l'accident, or le peintre choisit de les représenter en très bon état. Ils quittent les ténèbres et le chaos, vers une clarté, située hors du cadre. Plattel nuance donc son opinion face au chemin de fer de la même façon qu Vigny « ne condamne pas de façon absolue le chemin de fer »¹⁸.

Le poète¹⁹ lie l'eau et le feu dans sa description du train. Il n'utilise pas le mot « locomotive », et lui préfère des périphrases telles que « vapeur foudroyante » (v.64), « taureau de fer qui fume, souffle et beugle » (v.78), « dragon mugissant » (v.90) ou encore « un brouillard étouffant que traverse un éclair » (v.112). Ces diverses manières de nommer la locomotive ont toutes un point commun, elles présentent la machine comme un animal dangereux.

Le rappel à l'accident de 1842 se trouve dans l'emploi des termes qui se rapportent au feu et qui suggèrent une force destructrice, comme « foudroyante » (v.64).

¹⁸ BAROLI, Marc, *op. cit.*, p. 73.

¹⁹ Les citations sont empruntées à *La Maison du Berger*, in *Poésies*, Paris, Alphonse Lemerre, 1883.

La locomotive a des « dents de feu » (vers 68) susceptibles de broyer les hommes pour les « reje[ter] en cendre » (v.84). On note également une comparaison avec les « orages » (v.80) qui font écho à l'« éclair » du vers 112. Mais on retrouve également l'élément pacifique, la sœur en prière de Plattel, qui prend la forme d'un ange chez Alfred de Vigny : « Qu'un ange soit debout sur sa forge bruyante » (v.66).

Les hommes doivent s'en remettre au divin, car selon Vigny, ils ne peuvent contrôler la machine.

Tous se sont dit : « Allons ! » mais aucun n'est le maître
Du dragon mugissant qu'un savant a fait naître ;
Nous nous sommes joués à plus fort que nous tous,
(v. 89 à 91)

Pour autant le poète n'en rejette pas totalement le train comme invention :

Sur le taureau de fer qui fume, souffle et beugle,
L'homme a monté trop tôt.
(v.78 et 79)

Il suggère plutôt que le train est à la portée de l'homme et renvoie aux rails qui sortent du cadre chez Plattel. Si les deux artistes conçoivent la même méfiance légitime à l'égard du chemin de fer, ils n'en laissent pas moins la porte ouverte à une opinion éventuellement favorable.

À travers ces deux exemples, l'illustration du chemin de fer permet de mettre en relation différents types de création. Ceux-ci ne s'opposent pas, mais au contraire, semblent se compléter dans le choix du mode de représentation.

Conclusion

La présente étude a permis d'envisager la mise en évidence de quelques traits communs au traitement du chemin de fer comme thème littéraire et pictural. Ces traits renvoient à une description récurrente à diverses époques. Il semble que l'imaginaire ferroviaire, s'il s'est développé, demeure constant avec un rapport à la société évolutif. C'est là, la principale différence qui peut être retenue. Le train passe du statut d'intrus à

celui d'objet intégré au paysage alors qu'il conserve toujours son image de monstre effrayant.

La comparaison entre un tableau et une œuvre littéraire permet d'établir une jonction entre deux types de représentation pratiquement identique. Ce constat permet d'envisager une réflexion à plus grande échelle. Puisque les caractéristiques de la représentation de la locomotive – à savoir une description mêlant l'eau, le feu et les ténèbres – sont présentes tant dans la littérature que dans la peinture, il est probable qu'elles se retrouvent sur des supports modernes, tels que la photographie, le cinéma ou encore la bande dessinée. Seul le contexte, c'est-à-dire la perception qu'en ont les personnages qui interagissent avec la machine, est alors susceptible de décrire l'évolution du thème ferroviaire. Ce sont ces mêmes personnages, et leur relation au train, qui permet de dater un texte ou toute œuvre incluant à la fois le train et ses acteurs.

Bibliographie

- Anonyme, « Le Train infernal », in *Histoires de Trains fantastiques*, Paris, Librairie des Champs Elysées, 1981.
- BAROLI, Marc, *Le Train dans la littérature française*, Paris, Editions N.M., 1964.
- CARTER, Ian, *Railways and Culture in Britain, The Epitome of modernity*, Manchester, Manchester University Press, 2001.
- DICKENS, Charles, « The Signal-Man », in *Nouvelles Fantastiques anglaises*, Le Livre de Poche, 1990.
- DOLLFUSS, Charles & GEOFFROY, Edgar de, *Histoire de la Locomotion terrestre, Les Chemins de fer*, Paris, L'Illustration, 1942.
- FIEROBE, Claude, « Le Train, image de l'ailleurs, dans quelques œuvres de Dickens », in *Images de l'ailleurs dans la littérature anglo-américaine*, Université de Reims, 1981.
- GUEHENNEUX, Lise, *Peinture. Trains au départ*, in *La Création*, avril 1998.
- MARCUS, Laura, *Twelve Women Detectives*, Oxford, Oxford University Press, 1997.
- MAUPASSANT, Guy de, « La Peur », in *Contes Fantastiques complets*, Verviers, Marabout, 1984.
- SCHWOB, Marcel, « Le Train 081 », in *Le Cœur Double*, Editions 10/18, 1979.