

Les révolutions romantique et industrielle
Le chemin de fer dans la littérature

Séminaire d'Histoire des Idées :
La Révolution romantique

Suzanne Van Weddingen
Université de Haute-Alsace Mulhouse

Sommaire

Introduction : 1835-1850, une période transitoire pour le chemin de fer

1. Les débuts du Chemin de fer

1.1. Le modèle anglais

1.2. Le réseau ferroviaire européen

1.3. Un accueil mitigé

2. Des points de vue divergents.

2.1. Situation avant 1835

2.2. Les défenseurs du chemin de fer

2.3. Les opposants au chemin de fer

3. Prises de position nuancées : quelques figures emblématiques du développement du chemin de fer

3.1. Le cas William Wordsworth

3.2. Lamartine, en faveur de l'industrie ferroviaire

3.3. L'évolution d'une pensée : l'exemple de Théophile Gautier

Conclusion

Introduction : 1835-1850, une période transitoire pour le chemin de fer

Chaque pays d'Europe est touché par la révolution industrielle qui apporte son lot de changements et de nouvelles inventions, dont fait partie le chemin de fer. Celui-ci a profondément marqué cette époque, puisqu'il s'impose durablement dans le paysage urbain. Pour accueillir le train, la ville a subi toute une série de transformations, ce qui donne une impression générale de chaos. Le chemin de fer est dans toutes les discussions, mais l'opinion reste mitigée à son égard.

Pour tenter d'apporter des éléments de réponse à cette question, il s'agit d'envisager le chemin de fer en amont, dès ses origines, avant de s'intéresser aux divergences d'opinion dont il est l'objet pour enfin examiner de plus près quelques figures emblématiques de cette époque.

1. Les débuts du Chemin de fer

1.1. Le modèle anglais

C'est en Angleterre que le chemin de fer destiné au transport des voyageurs voit le jour, officiellement en 1825 avec la ligne Darlington-Stockton. Il n'est pourtant pas un inconnu puisque dès le début du XIXe siècle,

entre les mines et la Tyne, rivière sur laquelle on transporte [...] le charbon, s'étend un dense réseau de voies ferrées dont la longueur atteint jusqu'à dix milles. Ce réseau prolonge les rails qui étaient en usage dès la fin du Moyen Age dans les galeries de mines¹.

Déjà présent dans le paysage industriel, le train ne sert d'abord qu'au transport du charbon avant que ne soient créées les machines à vapeur qui doivent augmenter la rentabilité. Elles remplacent peu à peu les chevaux et c'est dans les mines que la première ébauche de locomotive va naître. Les premiers essais de transport de voyageurs ont lieu dès que la locomotive a montré son potentiel.

¹ SCHIVELBUSCH, W., *Histoire des Voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990, p.11.

Mais le grand public ne se sent guère concerné par cette invention naissante, avant l'inauguration de 1825 qui dépasse les frontières anglaises et atteint l'Europe. La question économique l'emporte chez les défenseurs du chemin de fer :

Le chemin de fer [...] doit être mû par la vapeur. On utilise comme argument de référence le prix élevé des céréales. Il coûte aussi cher en vivres d'entretenir un cheval, tel est le calcul d'Adam Smith, que de nourrir huit travailleurs. Si un million de chevaux, [...], deviennent superflus en raison de la mécanisation, des vivres supplémentaires seraient dégagés pour huit millions de travailleurs².

L'aspect économique se mêle à l'aspect humain et le raisonnement d'Adam Smith rencontre peu d'opposition dans un pays où la hausse des prix conduit les industriels à revoir les coûts de la main d'œuvre et du bétail. À cet argument économique s'en adjoint un autre, d'ordre technique. En effet, l'énergie animale a certaines limites que ne connaît pas la machine. À ces aspects s'ajoute le confort amené par la régularité du mouvement du train, qui rend le voyage plus agréable. Le confort joue en faveur du train :

La locomotive roule régulièrement et vite sur les rails, elle n'est nullement limitée par la vitesse de ses mouvements. Abstraction faite de son caractère économique, cela constitue un des grands avantages qui la rendent supérieure à la force animale³.

L'intégration du train comme nouveau moyen de transport apparaît donc comme l'invention idéale pour tous et constitue un modèle de progrès que va suivre le reste de l'Europe.

1.2. Le réseau ferroviaire européen

L'Angleterre est le modèle que suivent ses voisins continentaux, parfois avec un décalage qui se compte en décennies⁴. Le tableau suivant exprime la progression du réseau en Europe.

² *Ibid.*, p.12.

³ *Ibid.*, p.16.

⁴ La première ligne inaugurée en Allemagne date de 1835, 1836 pour la France et 1838 pour l'Italie.

	1825	1830	1835	1840	1845	1850
Angleterre	40km	91km	253 km	1358 km	4080 km	10653 km
France		50 km	141 km	426 km	875 km	3000 km
Allemagne				468 km	2127 km	5855 km
Italie						1500 km

La France se dote rapidement d'un chemin de fer, malgré un débat qui secoue l'opinion et le gouvernement entre 1838 et 1845. Si l'Allemagne attend 1840 pour développer son réseau, elle rattrape très rapidement son retard, comprenant l'intérêt d'unifier ses nombreuses provinces grâce au train. Seule l'Italie reste en retrait et accuse un retard de vingt-cinq ans. Témoin des difficultés économiques rencontrées par la construction du réseau ferré chez ses voisins, l'Italie hésite à se doter du chemin de fer. De plus, la création d'un réseau ferroviaire est rendue plus difficile encore par les obstacles naturels.

Cependant, un même développement peut être constaté dans chaque pays cité. Même si certains sont en retard, tous persistent dans la construction du réseau ferroviaire. Il semble bien que quelle que soit l'opinion, personne ne soit en mesure d'arrêter l'essor du rail...

1.3. Un accueil mitigé

Que ce soit en Angleterre, en Allemagne ou en France, les témoignages enthousiastes le disputent aux critiques violentes, comme l'explique Remo Ceserani

In tutti i paesi in cui fu introdotta la ferrovia, [...] la reazione generale, soprattutto nei primi anni e nei primi contatti con il nuovo mezzo, fu una reazione di shock. Questo provoco, sul piano psicologico così come nella sensibilità, forti divaricazioni interiori e una netta polarizzazione nelle prese di posizione ideologica. Si contrapposero, o alternarono bruscamente, le espressioni di entusiasmo, di orgogliosa affermazione delle potenzialità tecniche ed economiche della nuova scoperta e di utopica fede nella capacità dell'uomo di dominare la natura e risolvere molti dei mali sociali, ma anche espressioni

di forti timore, di angoscia per le dimensioni nuove dell'esperienza che il nuovo mezzo portava con sé⁵.

Cette explication renvoie bien sûr à ce qui dit Schivelbusch, à savoir que « la vapeur apparaît ici comme une puissance qui, indépendante de la nature extérieure, s'impose contre celle-ci – c'est l'énergie artificielle contre la puissance de la nature »⁶. Cette réaction trouve donc bien sa source dans le débat entre tradition et modernité, cristallisée ici dans l'opposition nature/industrie. Tous les arguments spirituels sont bons pour défendre, ou critiquer le chemin de fer, alors que les gouvernements européens s'interrogent sur les conséquences économiques et politiques d'une telle invention. Le chemin de fer marque la pensée européenne, puisqu'il doit être l'instrument de liaison entre les pays, garant d'une paix éternelle. A cet idéal, ses détracteurs opposent une vision diabolique du train, et principalement de la machine. Car le vrai débat repose sur la perception du réseau, et non sur son existence même, puisqu'il est impossible à présent de faire marche arrière. Et ce sont les hommes de lettres qui vont se faire les messagers de l'opinion publique.

2. Des points de vue divergents

2.1. Situation avant 1835

Avant 1835, seules les lignes de chemin de fer anglaises sont en activité. Les premiers écrits français sur le chemin de fer datent de 1827, et ne sont pour la plupart que des récits de l'inauguration de la ligne Stockton-Darlington. Dans le secteur de Saint-Etienne où le train se développe dans les mines dès 1823 sous l'égide de Marc Seguin, quelques textes sont publiés, mais n'ont pas d'incidence sur une opinion

⁵ CESERANI, R., *Treni di carta : l'immaginario in ferrovia : l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993, p. 23.

« Dans tous les pays dans lesquels fut introduit le chemin de fer [...] la réaction d'ensemble, en particulier durant les premières années et lors des premiers contacts avec le nouveau moyen de locomotion, fut une réaction de choc. Celui-ci provoqua, tant sur le plan psychologique qu'émotionnel, de fortes divergences et une nette polarisation des prises de position idéologiques. Les marques d'enthousiasme, d'affirmation orgueilleuse du potentiel technique et économique de la nouvelle découverte, ainsi que les marques d'une foi utopique en la capacité de l'homme à dominer la nature et de vaincre nombre de maux sociaux, mais aussi les marques d'une grande crainte, d'angoisse quant aux nouvelles dimensions de l'expérience que le nouveau moyen porte en lui, s'opposent ou s'alternent brusquement ».

⁶ SCHIVELBUSCH, W., *op. cit.*, p.17.

largement tournée vers la capitale. Jules Janin, originaire de Saint-Etienne, publie en 1829 un article dans *La Revue de Paris* dans lequel il dresse un portrait enthousiaste et prophétique du chemin de fer.

Quand je m'éveillai au chant du coq, car le coq chante même dans cette terre désolée, je retrouvais dès mon premier regard l'épaisse fumée de la pompe à feu, l'infeste fumée du four à chaux, j'entendis les cris aigus de la scie ; seulement dans le lointain, à côté d'une fabrique de tuiles, je découvris le chemin de fer. Le chemin de fer est une des merveilles du monde. Le pont sous la Tamise serait même achevé que le chemin de fer de Saint-Etienne resterait une merveille. Il ne s'agit pourtant que de deux bandes de fer placées à quelques pieds l'une de l'autre et se prolongeant sur une chaussée pratiquée pour les recevoir : mais ces deux lignes de fer parcourent avec la rapidité de l'éclair quarante lieues de poste ; elles uniront le Rhône à la Loire, elles perceront une montagne ; le plus beau de tous les chemins qui marchent, elles feront de Saint-Etienne un entrepôt universel. Dans ces deux lignes de fer est contenue toute la fortune d'une ville : grâce à elles, la France n'a rien à envier à l'Angleterre ; nous lui sommes supérieurs par la simplicité des moyens⁷.

S'il chante les louanges de sa région par opposition à la capitale qui semble considérer Saint-Etienne comme un endroit dénué de tout intérêt, voire de toute vie, il fait également l'apologie d'un chemin de fer en harmonie avec le paysage industriel. Tellement en harmonie qu'il est esthétique à côté de tout ce qui l'entoure. Mais il n'en retient néanmoins que la vitesse pour avantage. Et surtout, il exprime la rivalité entre la France et l'Angleterre : le chemin de fer doit permettre à la France de montrer sa supériorité. Il n'hésite pas à comparer le pont sous la Tamise, inachevé, au chemin de fer de Saint-Etienne, omettant de préciser que l'Angleterre est le premier pays à s'être doté du nouveau moyen de locomotion alors qu'en France, il n'est même pas encore à l'ordre du jour. Jules Janin conçoit déjà les progrès du réseau ferroviaire alors que celui-ci n'en est encore qu'à ses balbutiements. Il le voit traverser les montagnes, alors que c'est justement le problème épineux de la conception du réseau. Chez Jules Janin, la priorité est donnée aux considérations économiques. C'est également le cas dans les vaudevilles de l'époque, et dans certaines satires comme celle d'Antoni Deschamps en

⁷ JANIN, J., *La Revue de Paris*, août 1829, cité par BAROLI, M., *Le Train dans la littérature française*, Paris, Editions N.M., 1964, p. 34.

1830, dans laquelle il ne s'en prend pas directement au chemin de fer, mais plutôt à ceux qui ont un intérêt dans son développement : les banquiers, les spéculateurs...

Le côté philosophique et humain ne se retrouve que plus tardivement, principalement chez les poètes qui restent méfiants vis-à-vis du chemin de fer, comme Musset en 1833 dans *Rolla* :

Votre monde est superbe et votre homme est parfait !
Vous avez sagement taillé l'arbre de vie ;
Tout est bien balayé sur vos chemins de fer ;
Tout est grand, tout est beau, mais on meurt dans votre air⁸.

Le poète ne conteste pas l'existence du chemin de fer, mais reproche aux hommes de tendre à une monotonie de la vie, qui tue la nature et le plaisir des choses simples.

2.2. Les défenseurs du chemin de fer

À mesure que le chemin de fer se développe, les prises de position se multiplient parmi les intellectuels, de Paris ou d'ailleurs. Il s'agit d'exprimer son soutien ou son opposition au chemin de fer, bien que cela n'ait plus aucune incidence, car les gouvernements ont déjà pris leur décision. Les auteurs émettent donc un avis sur le grand sujet du moment, tout en décrivant ce que le train leur inspire. Mais les thèmes développés par ceux qui sont favorables au chemin de fer sont souvent les mêmes.

En 1851, Pierre Dupont consacre un poème à la locomotive et ne voit qu'un argument en faveur du chemin de fer : la vitesse. En une strophe, le poète a tout dit :

Ah : c'est une bien grande ivresse
De fendre l'air comme l'oiseau,
Avec du charbon et de l'eau,
Mes bras noirs font cette vitesse⁹.

Dans cette strophe, Pierre Dupont chante la vitesse, mais évoque aussi la nature, et la place de l'homme dans le processus de progrès. Alors que l'oiseau peut se déplacer

⁸ MUSSET, A. de, *Poésies 1833-1852*, Alphonse Lemerre Editeur, Paris, p. 23.

⁹ DUPONT, P., *Le Chauffeur de locomotive*, 1851, cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 89.

naturellement à grande vitesse, l'homme possède lui la capacité de recréer cette faculté avec quelques ingrédients tels que le charbon et l'eau...

L'autre argument, rapidement évoqué plus haut, est l'idéal pacifique que doit amener le réseau. En liant les pays entre eux, il devient du même coup le garant de la paix. On retrouve ce discours chez les hommes politiques, mais aussi chez le poète Charles MacKay en 1846.

Railways,
Lay down your rails, ye nations, near and far-
Yoke your full trains to Steam's triumphant car;
Link town to town; unite in iron bands
The long-estranged and oft-embattled lands [...].
Blessings on science and her handmaid Steam!
They make Utopia only half a dream;
And show the fervent, of capacious souls,
Who watch the ball of progress as it rolls,
That all as yet completed or begun,
Is but the dawning that precedes the sun¹⁰.

Les rails sont pour lui le premier pas vers l'unité, et le progrès est l'instrument de la réalisation des rêves, « *They make Utopia only half a dream* ». Ce n'est que le début d'une ère nouvelle, « *Is but the dawning that precedes the sun* » dont la « *Steam's triumphant car* » est le symbole. Aux valeurs uniquement techniques du train, il introduit un argument moins tangible, de l'ordre de la réflexion, même si seul le mot « souls » représente cet esprit contre *rails*, *steam*, *iron*. La machine devient poésie, et s'attache à un passé glorieux et mythologique qui fait référence. Mais ce lien reste sous-entendu, alors que les poètes qui s'opposent ouvertement au chemin de fer n'hésitent pas à employer tous les thèmes susceptibles d'appuyer leur réflexion contre la nouvelle invention.

2.3. Les opposants au chemin de fer

¹⁰ Cité par CESERANI, R., *op. cit.*, p. 68.

Les opposants au chemin de fer semblent avoir plus de poids et ont marqué la littérature, car ils se servent de tous les aspects touchés par le progrès industriel en ne dégageant que le côté négatif du chemin de fer. Des considérations médicales fantaisistes sont énoncées et à défaut de s'attaquer au train, Arago invoque la mise en danger des passagers.

On rencontrera dans le tunnel une température de 8 degrés Réaumur, en venant d'en subir une de 40 à 45 degrés. J'affirme sans hésiter que, dans ce passage subit du chaud au froid, les personnes sujettes à la transpiration seront incommodées, qu'elles gagneront des fluxions de poitrine, des pleurésies, des catarrhes¹¹.

La sécurité est l'un des arguments des hommes politiques qui s'opposent au développement d'un réseau ferré. D'autres s'insurgent contre les dangers économiques du progrès. En Angleterre comme en France, de nombreuses expropriations ont ruiné des familles, sans parler de la spéculation dont on retrouve un témoignage humoristique dans le texte de W.E. Aytoun¹². Les hommes d'Église se contentent de mettre leurs fidèles en garde contre cette invention qui risque de précipiter le déclin de l'homme. Celui-ci imite Dieu, mais c'est une invention diabolique qui voit le jour.

Un autre grand thème cher aux opposants du chemin de fer reste le danger que représente le train pour la nature. Il apporte l'industrie dans les campagnes, ruinant la tranquillité du rêveur et défigurant la nature. Sa rapidité s'oppose au calme de la nature. Il pousse l'homme à aller beaucoup plus vite au nom du progrès, et il en perd certaines valeurs fondamentales que seuls les poètes sont en mesure d'exprimer. Justinus Kerner se fait le témoin de cette opposition entre nature et industrie en 1845 avec *Unter dem Himmel*. Il se place d'emblée du côté de la nature :

Lasst mich in Gras und Blumen liegen
Und schaun dem blauen Himmel zu,
Wie goldne Wolken ihn durchfliegen,
In ihm ein Falke kreist in Ruh'¹³.

¹¹ Arago, discours du 13 juin 1838, cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p.39.

¹² AYTOUN, W.E., *How we got up the Glenmutchkin railway and how we got out of it*, octobre 1845.

¹³ KERNER, J., *Unter dem Himmel*, in *Morgenblatt*, 1845.

Son interlocuteur n'est autre que son semblable pour qui la nature est secondaire. Il s'emploie dans cette strophe à décrire une nature bucolique qui n'a rien à voir avec le quotidien de l'homme :

Die blaue Stille stört dort oben
Kein Dampfer und kein Segelschiff,
Nicht Menschentritt, nicht Pferdetoben,
Nicht des Dampfwagens wilder Pfiff¹⁴.

Il se détache volontairement du monde humain représenté par toute son industrie, qu'il rejette en bloc pour revenir à sa condition de poète :

Satt lasst mich schaun vom Erdgetümmel
Zum Himmel, eh' es ist zu spät,
Wann, wie vom Erdball, so von Himmel
Die Poesie still trauernd geht¹⁵.

Le discours de Justinus Kerner n'est pas isolé et offre un contraste avec les poètes qui utilisent la nature et l'industrie pour défendre le chemin de fer. Les poètes comme Justinus Kerner se tournent vers un passé bucolique et font écho à William Wordsworth qui s'est opposé toute sa vie au chemin de fer.

3. Prises de position nuancées : quelques figures emblématiques du développement du chemin de fer

Pour chaque opinion, il est possible de distinguer une figure de modèle qui influence de près ou de loin la littérature ferroviaire. Du côté des opposants au chemin de fer, c'est William Wordsworth qui retient l'attention, puisqu'il s'est battu poétiquement parlant contre le chemin de fer tout au long de sa carrière et même avant que les rails ne soient installés en Angleterre. Lamartine, l'homme politique, se révèle être un défenseur du chemin de fer, dès que le sujet entre dans les débats de la Chambre

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

des députés alors que Théophile Gautier a une opinion partagée sur le sujet. Il montre l'évolution des mentalités de son époque.

3.1. Le cas William Wordsworth

William Wordsworth est un modèle d'opposition. Il choisit de vivre loin des zones empreintes du modernisme et de l'industrie qu'affectionnent ses contemporains, pour défendre la nature qu'il considère comme une force animée, une source d'inspiration faisant partie intégrante de son identité.

En 1814, déjà, il prend position contre le monde industriel dans un poème dont le titre est éloquent, *Outrage done to the nature*. En 1833, il précise ses griefs contre les *Steamboats, viaducts and railways*. Ces inventions, symbole du progrès humain, avec la complicité du temps, « pleased with your triumphs o'er his brother Space »¹⁶, sont autant de coups portés à la nature dont seul le poète peut être le défenseur :

Motions and Means, on land and sea at war
With old poetic feeling, not for this,
Shall ye, by Poets even, be judged amiss!¹⁷

Il confère à la nature une force morale et spirituelle, mise en danger par le progrès industriel.

Le 16 octobre 1844 dans le *Morning Post*, il fait publier un sonnet en réaction au projet de construction d'une voie ferrée entre Kendal et Windemere. La menace que représente le progrès se rapproche de lui, ce qu'il ne peut tolérer. « Is then no nook of English ground secure from rash assault ? »¹⁸ se demande-t-il, puisque partout s'installe le chemin de fer. Le projet de la ligne est censé permettre aux travailleurs d'échapper à la ville et à leur quotidien, pour se ressourcer dans une région tranquille. Mais pour Wordsworth, cet argument ne tient pas et va conduire à la ruine de la nature, défigurée

¹⁶ WORDSWORTH, W., « XLII. Steamboats, viaducts and railways », in *Complete Works*, London, Macmillan, 1888.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ WORDSWORTH, W., « On the projected Kendal and Windermere railway », in *Complete Works*, cit., 1888.

par la ligne de chemin de fer. « How can they this blight endure ? »¹⁹ Il en appelle à la nature pour que ce projet ne voie pas le jour et abandonne provisoirement son rôle de porte-parole de la nature pour s'adresser directement à elle :

ye torrents, with your strong
And constant voice, protest against the wrong²⁰.
Mountains, and Vales, and Floods, I call on you
To share the passion of just disdain²¹.

Il devient un modèle pour les poètes et auteurs concernés par le chemin de fer. En effet, « his image of rural English life overtaken by a Dantean underworld of smoke and flame was a powerful one that was summoned by many poets and writers afterwards to describe the painful changes of industrialization »²².

3.2. Lamartine, en faveur de l'industrie ferroviaire

Le poète est l'un des acteurs littéraires dont la voix a influencé le développement du chemin de fer en France. Sa fonction de député, pendant les discussions sur l'importance d'un réseau ferré présente une autre facette d'un auteur qui, dès 1831, reconnaît le rôle bienfaiteur du Saint-Simonisme qui œuvre en faveur de l'industrie et fait la propagande du chemin de fer.

Hardi plagiat qui sort de l'évangile et qui doit y revenir, il a déjà arraché quelques esprits enthousiastes aux viles doctrines du matérialisme industriel et politique pour leur ouvrir l'horizon indéfini du perfectionnement moral et du spiritualisme social²³.

Favorable à l'arrivée du train en France, il se sert de tous les arguments à sa disposition pour que les députés adhèrent à sa cause. En 1838, Lamartine poursuit son action en faveur du chemin de fer dans un discours au sujet de la création d'une ligne

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ WORDSWORTH, W., « Proud were ye, when, in times of old », in *Complete Works*, cit., 1888.

²² SCHWARTZ, R., *Case Study: No Ground Secure: Wordsworth and Opposition to the Kendall and Windermere Railway. Wordsworth's views on nature and on industrialization*, Mount Holyoke College, March 2000.

²³ LAMARTINE, *Sur la politique rationnelle*, cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p.30.

allant de Paris à la frontière du Nord. S'il n'a pas rejoint les rangs des Saint-Simoniens, il mène le même combat. Dans son discours, il regrette de voir

toute l'autorité de la science, toute la puissance de la parole employée à contester au pays une de ses nécessités les plus urgentes, la construction d'au moins un de ces chemins de fer qui doivent le placer au niveau de l'industrie et de la civilisation des peuples voisins²⁴.

Dans ses propos, on retrouve ce que disait Jules Janin en 1829, sur la grandeur de la France : « grâce à [ces deux lignes de fer], la France n'a rien à envier à l'Angleterre »²⁵. Pour Lamartine, c'est l'État qui doit intervenir afin de montrer l'exemple, sans quoi, c'est toute la notion de progrès qui est remise en question, surtout aux yeux des pays voisins. Le problème de la construction de la ligne n'est qu'un moyen d'affirmer la position de l'État vis-à-vis des nouvelles inventions sous peine de se voir diminué à cause des compagnies privées.

Le gouvernement agira-t-il par lui-même ou laissera-t-il agir les individus et les compagnies, associations d'individus ? La question est là toute entière. Elle est immense, elle est politique ; elle est plus que politique, elle est sociale : elle résout ou elle perd tout notre avenir, elle implique notre destinée active ; elle est le nœud de notre progrès indéfini ou de notre stagnation perpétuée dans l'impuissance²⁶.

Son discours n'aura cependant pas l'effet escompté et sa proposition est rejetée au profit des compagnies privées. Plus tard, il s'exprime en ces termes :

Voilà le bilan : des chemins à peine entrepris, d'autres non commencés, les actions décriées... [...] les capitaux privés en France sont décidemment insuffisant à l'œuvre des chemins de fer²⁷.

Sa prophétie (« Je vous le prophétise, [les compagnies] seront maîtresses du gouvernement et des chambres avant dix ans »²⁸) ne s'est pas réalisée, et surtout, le chemin de fer connaît une situation de crise. L'aide de l'État est plus que nécessaire et

²⁴ Cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 63.

²⁵ JANIN, J., *La Revue de Paris*, août 1829, cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 34.

²⁶ Cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 62.

²⁷ LAMARTINE, Discours du 6 juillet 1839, cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 66.

²⁸ Cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 62.

cette fois, la Chambre suit Lamartine qui revient à la charge en 1842 pour calmer les esprits enflammés par le projet de l'Étoile de Legrand²⁹ et son financement.

On cherche trop ici à avilir les intérêts matériels. Je dis que... sous cette pensée matérielle se cache une pensée morale et profonde, une pensée de développement, non seulement pour le pays, mais pour l'Europe et pour le genre humain tout entier... On ne sait pas, Messieurs, on ne sait jamais ce qu'on fait en touchant aux grandes inventions qui ont honoré l'esprit humain... mais tout le monde dira que les inventions de l'ordre matériel ont été le plus puissant véhicule des idées, des efforts et de l'intelligence dans le monde³⁰.

Ce passage est très proche de ce que disait Lamartine en 1831 et témoigne d'une pensée constante. Fidèle à ses convictions de départ, il fait du chemin de fer le symbole d'une industrie aliénée, dont les bienfaits seront visibles non pas immédiatement, mais dans l'avenir.

3.3. L'évolution d'une pensée : l'exemple de Théophile Gautier

Théophile Gautier est loin de posséder la constance de Lamartine. Son rapport au chemin de fer est bien plus ambigu, et il le regarde avec un respect teinté d'hostilité, qui transparaît dans ses textes. Il est présent lors de l'inauguration de la ligne Paris-Saint-Germain et le compte rendu qu'il en fait reste ironique. Si le ton est léger, il trahit cependant une véritable angoisse :

Il ne faut pas se lever, se tenir debout sur les voitures, de peur d'être lancé sur le railway où l'on serait incontinent coupé en rondelles, dru et menu comme des légumes de julienne par les roues des wagons³¹.

Il admet volontiers que le train peut entrer dans les mœurs et l'intègre dans *Arria Marcella*, en 1852. Le ton ironique cède la place à une description du modernisme au sein duquel le train est accepté comme moyen de jonction entre passé et avenir. On retrouve l'inspiration des Saint-Simoniens qui prônent une esthétique utilitaire et

²⁹ En 1842, l'Etat impose son schéma du réseau ferroviaire, qui relie la capitale aux centres d'activités importants du pays, mais qui permet d'envisager des liaisons européennes. Composé de sept lignes, ce schéma prend le nom d' « Etoile de Legrand », du nom de son créateur, le ministre des travaux publics. (Voir Annexe 1)

³⁰ LAMARTINE, Discours du 6 mai 1842, cité par BAROLI, M., *op. cit.*, p. 68.

³¹ GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer », in *Fusains et Eaux-Fortes*, Paris, G. Charpentier, 1880, p. 192-193.

modernisme, alors que les romantiques se tournent vers le passé. Il va encore plus loin, puisqu'il consacre en 1870 un chapitre sur « Le chemin de fer de ceinture » dans ses *Tableaux de siège*. Gautier a pris le parti de prendre le train en ne retenant que ses côtés positifs.

Nous avons pris des billets d'impériale pour jouir d'une perspective plus vaste³².

Sa description du paysage est l'occasion pour lui de présenter favorablement le chemin de fer, car selon lui, « l'art n'est pas si inconciliable qu'on le croit avec l'industrie »³³. Ce texte lui permet également de revenir sur son angoisse de 1837, et d'assurer les lecteurs que « toute cette portion du chemin de ceinture est construite avec le soin le plus parfait »³⁴. Lorsque le chemin de fer est arrivé en France, les tunnels étaient ce qui effrayaient le plus l'opinion, comme l'exprime Arago dans un discours à la Chambre des députés, le 13 juin 1838. En parlant des tunnels, « là vous auriez à craindre que la voûte ne s'effondrât sur vos têtes ». Ici, en revanche, Gautier insiste sur le caractère esthétique de la promenade, comparant les tunnels à un théâtre.

Par moment, l'obscurité brusque d'un tunnel que nécessitait le passage d'une voie supérieure ou de trop fortes différences de niveau éteignait le paysage, comme un décor de théâtre quand on baisse le gaz pour faire la nuit, puis la perspective se rouvrait dans un éblouissement de lumière³⁵.

Alors que son article dans *La Charte de 1830* exprime toute l'inquiétude ressentie face à ce nouveau moyen de locomotion, le chapitre des *Tableaux de siège* développe le discours inverse. Gautier s'efforce de ne voir que les avantages du chemin de fer, et même la crainte d'être pris pour cible par les Prussiens est effacée par le ton enjoué et la beauté du paysage. Contrairement à Wordsworth, irréductible adversaire du progrès, Gautier a su voir plus loin, comme le préconisait Lamartine.

Conclusion

³² GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer de ceinture », in *Tableaux de siège*, Paris, G. Charpentier, 1871, p. 63.

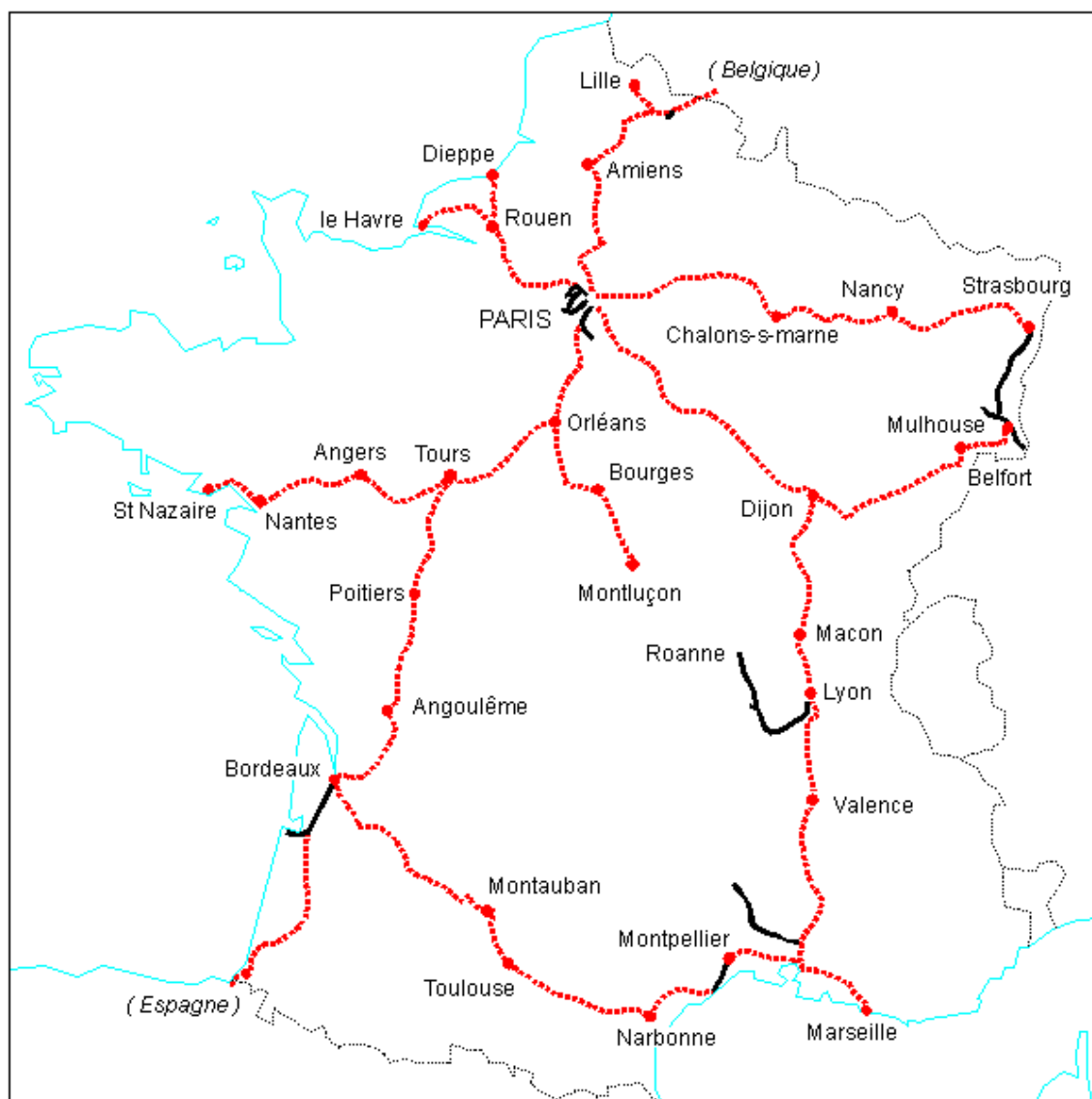
³³ *Ibid.*, p. 64.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibid.*, p. 66.

Les débats de ces années portent non plus sur la création ou non d'un réseau ferré, mais sur la justification d'un chemin de fer dont l'existence échauffe les esprits. La mode est à la prise de position sur cette invention qui envahit peu à peu l'espace. Finalement, il s'agit plus de faire l'apologie ou la critique du chemin de fer, que de réfléchir sur ses conséquences économiques et sociales. Même la politique ne voit en lui qu'un moyen de prouver une quelconque supériorité d'un pays sur un autre... Y a-t-il donc une réflexion de fond sur le chemin de fer ? Il semble qu'elle est quasi inexistante entre 1835 et 1850, en raison du choc qu'il provoque sur les esprits. Il faut attendre les années 1850, que les esprits s'apaisent, et que le chemin de fer entre dans les habitudes, pour constater une modification de la réflexion autour d'un sujet jadis polémique.

ANNEXE



1. Étoile de Legrand, loi du 11 juin 1842.

Bibliographie

- AYTOUN, W.E., *How we got up the Glenmutchkin railway and how we got out of it*, octobre 1845.
- BAROLI, Marc, *Le Train dans la littérature française*, Paris, Editions N.M., 1964.
- CESERANI, Remo, *Treni di carta : l'immaginario in ferrovia : l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993.
- GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer de ceinture », in *Tableaux de siège*, Paris, G. Charpentier, 1871.
- GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer », in *Fusains et Eaux-Fortes*, Paris, G. Charpentier, 1880.
- KERNER, J., *Unter dem Himmel*, in *Morgenblatt*, 1845.
- MUSSET, Alfred de, *Poésies 1833-1852*, Paris, Alphonse Lemerre Editeur, 1876.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang, *Histoire des Voyages en train*, Paris, Le Promeneur, 1990.
- SCHWARTZ, R., *Case Study: No Ground Secure: Wordsworth and Opposition to the Kendall and Windermere Railway. Wordsworth's views on nature and on industrialization*, Mount Holyoke College, March 2000.
- WORDSWORTH, William, *Complete Works*, London, Macmillan, 1888.