



HAL
open science

Imaginaires du rail

Ana Paula Coutinho, José Domingues de Almeida, Maria de Fátima
Outeirinho

► **To cite this version:**

Ana Paula Coutinho, José Domingues de Almeida (Dir.). *Imaginaires du rail: Aiguillages critiques*. Éditions Le Manuscrit, 2023, Exotopies, Ana Clara Santos; Maria de Jesus Cabral, 9782304055108. 10.21747/978-2-304-05510-8/ima . hal-04478437

HAL Id: hal-04478437

<https://hal.science/hal-04478437>

Submitted on 26 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

IMAGINAIRES DU RAIL : AIGUILLAGES CRITIQUES

Cette publication a été développée dans le cadre de l'Institut de Littérature Comparée, Unité R&D financée par des fonds nationaux de la FCT – Fondation pour la Science et la Technologie (UIDB/00500/2020).



ILCML | INSTITUTO DE LITERATURA COMPARADA
MARGARIDA LOSA



Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



U. PORTO
FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

Visuel de couverture : © Vítor Pinto

ISBN 978-2-304-05510-8

DOI : <https://doi.org/10.21747/978-2-304-05510-8/ima>

© Éditions Le Manuscrit, novembre 2023

SOUS LA DIRECTION DE ANA PAULA COUTINHO,
JOSÉ DOMINGUES DE ALMEIDA,
MARIA DE FÁTIMA OUTEIRINHO

Imaginaires du rail

Aiguillages critiques

Exotopies

Éditions Le Manuscrit
Paris

Dans la même collection

Maria de Jesus Cabral, Ana Clara Santos et Jean-Baptiste Dussert (dir.), *Lumières d'Albert Camus. Enjeux et relectures*, 2012.

Ana Clara Santos et Maria de Jesus Cabral (dir.), *Art et création chez Théophile Gautier*, 2013.

Ana Clara Santos, Maria Celeste Natário, Maria de Jesus Cabral, Maria Luísa Malato et Renato Epifânio (dir.), *L'exil et le royaume : d'Albert Camus à Vergílio Ferreira*, 2014.

Maria de Jesus Cabral et Gérard Danou (dir.), *Maux écrits, mots vécus. Traitements littéraires de la maladie*, 2015.

Fernando Gomes, Odete Jubilado, Margarida Reffóios, Carla Castro (dir.), *(Re)lire Albert Camus. Études interdisciplinaires*, 2016.

Ana Clara Santos, Maria de Jesus Cabral (dir.), *L'Étranger*, 2016.

Ana Paula Coutinho, Maria de Fátima Outeirinho, José Domingues de Almeida (dir.), *Résistances du local et apories du global. La littérature française et francophone à l'épreuve de la mondialisation*, 2016.

Laurence Malingret et Nuria Rodríguez Pedreira (dir.), *Voies de convergences dans l'espace ibéro-gallo-roman*, 2017.

José Domingues de Almeida, Dominique Faria, Maria de Fátima Outeirinho et António Monteiro (dir.), *Aviateurs écrivains – Témoins de l'histoire*, 2017.

Dominique Faria, Ana Clara Santos et Maria de Jesus Cabral (dir.), *Littérature et théâtre en français à l'épreuve de la traduction dans la Péninsule ibérique*, 2017.

Jacopo Masi, *Ce sentiment qui nous rappelle*, 2018.

Cristina Álvares et Maria do Rosário Girão (dir.), *La Belle Époque revisitée*, 2018.

Maria de Jesus Cabral, José Domingues de Almeida et Gérard Danou (dir.), *Le Toucher, Prospections médicales, artistiques et littéraires*, 2019.

Dominique Faria, Alan Dobson, António Monteiro et Luís Nuno Rodrigues (dir.), *L'Aviation et son impact sur le temps et l'espace*, 2019.

José Domingues de Almeida et Maria de Fátima Outeirinho (dir.), *Tours verniens*, 2019.

Études réunies par Maria de Jesus Cabral, Maria Hermínia Laurel et Franc Schuerewegen, *Lire les villes*, 2020.

Cristina Álvares, Ana Lúcia Curado et Sérgio Guimarães de Sousa (dir.), *Humain, posthumain*, 2020.

Maria de Jesus Cabral, José Domingues de Almeida (dir.), *Poétiques et pratiques du don*, 2021.

Cristina Mendonça, *Identidades artísticas e dimensões da écfrase*, 2021.

Cristina Álvares, Maria de Jesus Cabral, Conceição Varela, Sílvia Araújo (dir.), *Le souvenir d'une certaine image... Pour Maria do Rosário Girão*, 2023.

Maria de Jesus Cabral, Philippe Zawieja, José Domingues de Almeida, Maria de Fátima Outeirinho (dir.), *Lectures de la Fatigue*, 2023.

« Exotopies »

Collection dirigée par
Ana Clara Santos et Maria de Jesus Cabral

La collection « Exotopies » est issue de travaux de l'APEF (Association Portugaise d'Études Françaises) qui siège à l'université de Coimbra, au Portugal. Elle est née de la volonté de divulgation des activités scientifiques (colloques, journées de réflexion) menées par l'APEF et qui, à la croisée d'horizons disciplinaires, critiques et géographiques variés, contribuent à la vitalité des études en langue française selon une perspective transfrontalière. Privilégiant le patrimoine littéraire et artistique, cette collection se veut une interface scientifique ouverte à d'autres domaines de recherche – linguistique, traduction, didactique – dont ce patrimoine ne saurait être dissocié. Ayant pour objet les études françaises et le questionnement des frontières, cette collection propose de nouveaux éclairages sur diverses perspectives concernant l'écriture, l'art et la langue. Elle promeut un regard comparatiste révélant le dialogue fécond que les langues et cultures entretiennent dans l'espace européen.

Lire le rail comme réseau d'imaginaires

Ana Paula Coutinho
José Domingues de Almeida
Maria de Fátima Outeirinho

Le choix de la thématique de cette publication n'est pas aussi aléatoire qu'il n'y paraît. Il s'inscrit dans la foulée d'une Saison France-Portugal et à la suite d'une année européenne du rail, dans le cadre d'une relation bilatérale, aussi bien culturelle que littéraire ou politique, où le voyage, la migration ou l'exil par le train, ont joué un rôle majeur, notamment depuis le lancement, en 1887, du mythique Sud Express.

La littérature célèbre, de ce fait, le maillage ferré du continent européen depuis le XIX^e siècle; une sorte d'union logistique qui eut son importance pendant tout le XX^e siècle, et lors de la construction politique et institutionnelle de la Communauté, puis de l'Union européenne.

Or le rail est historiquement équivoque, ayant permis aussi bien le meilleur que le pire de nos aventures (inter) nationales. Nous lui devons le développement de la

révolution industrielle, la propagation de certains idéaux révolutionnaires et démocratiques, le moyen de fuir la misère ou la guerre, comme on l'a encore vu tout au début du conflit qui oppose la Russie à l'Ukraine, avec ces trains dans lesquels des Ukrainiens, surtout femmes et enfants, essayaient de monter pour se mettre à l'abri et rejoindre la Pologne. La même Pologne justement où, tout comme en Italie, en France et ailleurs, de bien sinistres trains de la mort concouraient logistiquement à la « solution finale » lors de la Deuxième Guerre mondiale.

Mais voici que le train revient, comme on le voit un peu partout en Europe, et notamment chez nous, après des décennies d'abandon et de négligence. Il est redevenu rapide, économique, confortable et écologique alors que l'avion suscite de nouvelles réticences.

Et puis, surtout, il est le producteur et le catalyseur de tout un *imaginaire* qui le dépasse, et qui finit par coïncider avec notre modernité industrielle et esthétique, les deux n'étant pas toujours concordantes, ce qui d'ailleurs inspire l'art occidental depuis deux siècles.

C'est dans cette réflexion thématique plurielle que se sont engagés et « aiguillés » par des approches critiques diverses, les contributeurs à cette publication, et avant tout Anne Reverseau, qui revient sur la véritable fascination que le train a provoquée sur les écrivains et poètes, français notamment, comme marqueur de la modernité et déclencheur d'un nouvel imaginaire.

Pour Adrien Tallent, il s'agit de proposer une réflexion, nourrie de la pensée de Paul Virilio sur l'accélération et la lenteur, à partir des différentes catégories de trains (TGV et de nuit), tandis qu'Anthony Gouthez commente le projet des *Trans Europ Express* comme l'expression d'une volonté, tant géographique que politique, d'unir l'Europe et d'en consolider physiquement le projet.

Si Montserrat López Mújica se penche, dans une approche explicitement écocritique, sur les premiers auteurs et écrits littéraires suisses qui dénoncent l'origine de la dégradation du paysage alpin due à l'avancée du progrès à l'aube de l'ère industrielle sous l'effet de l'émergence du rail, Florence Fix s'attarde sur le statut mythique d'un petit métier en voie de disparition, mais dont l'importance accompagna celle du chemin de fer : le garde-barrière.

De leur côté, María-Pilar Tresaco et Ana Isabel Moniz revisitent la place non négligeable du train dans l'univers fictionnel vernien, alors qu'Ana Maria Alves nous replonge dans le contexte douloureux de la Deuxième Guerre mondiale en évoquant les trains de la Déportation, et ce à la faveur d'une étude critique sur le *Le Convoi du 24 janvier* de Charlotte Delbo.

Quant à Myriam Kohnen-Trauffer, elle s'intéresse au reporter Pierre Giffard, notamment à *La Vie en chemin de fer* (1888), en insistant sur l'itinéraire réel et fictif du touriste dans un compartiment ferroviaire, avant de réfléchir sur les inconvénients de la machine pendant l'industrialisation, tandis qu'Ana Paula Coutinho met à profit une lecture critique du récit *Mes trains de nuit* (2005) d'Éric Faye pour en dégager, dans une approche comparatiste, trois moments structurants de tout voyage en train, et mettre en évidence d'autres types de déplacement dérivés de cette sorte d'atelier mobile d'appréhension du monde.

Le chemin de fer post- et décolonial fait l'objet de deux études critiques. D'une part, Myriam Mallart investit l'utopie décoloniale de l'écrivaine Léonora Miano à partir d'une lecture de *Rouge impératrice* (2019), alors que Cheikh Mouhamadou Soumoune Diop évoque la polysémie fictionnelle du chemin de fer chez plusieurs écrivains africains francophones.

Maria de Fátima Outeirinho, quant à elle, s'attache à mettre en perspective les enjeux mémoriels présents dans les livres de voyage, notamment à partir des ouvrages d'Olivier

Rolin et de Dominique Fernandez sur des expériences en transsibérien, alors que Michèle Van Elslander-Slunecko décrypte l'imaginaire du rail et de la gare dans le roman *Orlanda* de Jacqueline Harpman, et que José Domingues de Almeida propose une lecture des nouvelles de Frank Andriat dans le recueil *Quand la vie déraille* (2021) où le décor et le motif du train, de la gare et du passager s'avèrent très prégnants, et structurent les microrécits.

Les lettres belges sont également à l'honneur avec l'apport de Juan-Miguel Dothas sur la symbolique toute particulière du train et du rail dans la poétique toussaintienne, notamment dans des romans comme *La Salle de bain* ou *Faire l'amour*.

Il ressort de tous ces apports critiques que le rail continue à inspirer bien des imaginaires et sert de motif central ou ancillaire à toute une création littéraire qui, depuis les tout premiers trains jusqu'aux plus récents, ne cesse de voir dans le chemin de fer une traduction de notre modernité et un miroir de nos contradictions et apories personnelles et collectives. Il figure tout un réseau physique et symbolique de relations et de conflits qui s'impose à l'Histoire, au quotidien et aux arts, et les problématise. En ce sens, le rail, et sa symbolique liée au mouvement, déplacement et mise en relation, produisent, exposent et nous renvoient (à) notre modernité.

Le train comme étendard paradoxal du modernisme : regards de poètes français

Anne Reverseau
FNRS/UCLouvain

Vitesse grisante des wagons, fumée des locomotives qui ressemble à celle des usines, ponts et rails découpant les paysages et structurant les villes : le train semble faire corps avec notre imaginaire de la modernité. Il fait partie d'un ensemble de moyens de transport incarnant, à différentes époques, la modernité, qui est, à travers eux, mise en images. Plus que d'autres moyens de transport, pourtant, le train a fasciné durablement les écrivains, et singulièrement les poètes (Baroli, 1964; Caracalla, 2004; Reverseau, 2018) : au moment de son irruption au milieu du XIX^e siècle, lors de son extension spectaculaire à la fin du siècle, puis à la Belle Époque et dans l'entre-deux-guerres, au moment de ses transformations techniques et économiques, qui ont accompagné les gigantesques bouleversements sociaux de la période. Le train a continué de les fasciner dans la seconde

moitié du xx^e siècle et encore aujourd'hui, pour des raisons plus variées et peut-être à un degré moindre.

Dans ce long compagnonnage entre train et littérature, nous nous arrêterons sur une période clé, les années 1900-1930, l'âge moderniste qui peut être considéré comme un âge d'or de la poésie du rail. Nous montrerons que l'imaginaire ferroviaire moderniste n'est pas si univoque que l'on voudrait le croire parfois. Si le train est bel et bien pour des écrivains comme Valéry Larbaud, Blaise Cendrars, Guillaume Apollinaire ou Léon-Paul Fargue un étendard du modernisme, la posture des poètes n'est pas exempte de paradoxes.

1. Le train, une histoire moderne

Sans chercher à résumer l'histoire du rail, histoire passionnante et bien documentée (catalogue, 1978; Schivelbusch, 1990; Frerejean, 2008), nous voudrions simplement rappeler quelques faits, à commencer par le rôle essentiel du train dans la révolution industrielle et dans le désenclavement des territoires. Le rail a rapproché les individus autant que les marchandises et a durablement transformé la perception de l'espace. On a aujourd'hui du mal à se représenter l'impact des premières rencontres avec le train, à quel point le spectacle du rail a pu marquer les gens, comme en témoigne la foule venue assister au premier voyage d'un train sur le continent européen, en Belgique le 5 mai 1835, pour l'ouverture de la première ligne Bruxelles-Malines. Le témoignage de Victor Hugo, dans sa fameuse lettre à Adèle du 22 août 1837 est plus connu : le poète, époustoufflé par la vitesse, écrit : « Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches... » (Reverseau, 2018 : 40). Le train transforme notre façon de percevoir le monde, faisant basculer le regard dans la modernité, qui fascine et fait peur à la fois. Autour du train va donc se développer

une véritable « mythologie moderne », comme l'avancent Gabrielle Chamarat et Claude Leroy (2006 : 8).

L'imaginaire moderne du train se cristallise sur deux éléments : la vitesse et le dépassement des frontières, notamment avec les trains internationaux, comme la compagnie des Wagons-Lits, lancée en 1872 par le Belge Georges Nagelmackers, sur le modèle américain du Pullman. Les trains internationaux se développent très largement à la Belle Époque jusqu'en 1914, date qui marque l'apogée du train de luxe comme l'Orient-Express, train mythique qui a abreuvé nos imaginaires visuels du voyage. Du côté des imaginaires plus spécifiquement littéraires (El Gammal, 2017), le train international marque fortement et durablement les écrivains à travers le luxe et l'idée de huis clos roulant qui favorise les intrigues policières (l'incontournable *Crime de l'Orient-Express* d'Agatha Christie), mais aussi érotiques. On peut même parler, avec Claude Leroy, d'un véritable « décor du compartiment » dans la littérature des années 1920 (Chamarat & Leroy, 2006 : 14).

Il faut ajouter à ces deux éléments la dimension dangereuse du train et une forme de violence indissociable de ce nouveau moyen de transport jusqu'à, au moins, l'entre-deux-guerres. Même en laissant de côté, pour cette étude, les liens entre train et déportation, et train et violences coloniales, la violence est bien présente à travers les catastrophes ferroviaires, toujours spectaculaires. En France, par exemple, c'est surtout le célèbre accident du 8 mai 1842, dit « catastrophe de Meudon », où 55 personnes ont trouvé la mort sur l'ensemble des 770 passagers d'un dimanche ensoleillé, qui a marqué les esprits, notamment parce que les gens étaient enfermés dans des voitures alors verrouillées de l'extérieur (pour éviter les suicides) et que de nombreux passagers, prisonniers d'une cage de métal, ont été gravement brûlés. Parmi de très nombreux poèmes sur l'accident (Baroli, 1964), « La maison du berger » d'Alfred de Vigny (1844) restera. Ce poème

restera tant que Claude Leroy et Gabrielle Chamarat ont pu écrire que « (l) a fortune littéraire du train commence avec Vigny » (Chamarat & Leroy, 2006 : 71).

2. La « fortune littéraire du train »

Succès de la « littérature » ferroviaire

Le train apparaît en littérature en même temps que les premières lignes de chemin de fer, comme un élément du monde contemporain, par exemple dans les vaudevilles. Dès 1844, le concours de poésie de l'Académie française a pour thème « La découverte de la vapeur » et le rail va rapidement trouver ses défenseurs en poésie dans des textes étonnants, que l'on qualifierait aujourd'hui de textes de propagande, comme *Les Chants modernes* de Maxime du Camp (1855). Chanter l'industrie et le progrès est une posture clé dans l'histoire de la littérature – c'est celle du modernisme –, posture à laquelle participe le fait de chanter les louanges du train, au risque d'être taxé de mauvais littérateur...

L'intégration du train aux imaginaires littéraires se fait rapidement, mais de façon assez violente : celui-ci est d'abord, au milieu du XIX^e siècle, « un monstre à apprivoiser » (Chamarat & Leroy, 2006 : 8). Les métaphores animales favorisent cette intégration : le train est tour à tour un cheval, un fauve, une bête, mais aussi une sorte de monstre, un cyclope, ou encore un diable... Claude Leroy et Gabrielle Chamarat écrivent que « (l)'animalisation de la machine figure un moi archaïque, inconnu, désirant, que le sujet ne peut maîtriser. » (*idem* : 13). Le train, animalisé ou personnifié est alors doué d'une force désirante, parfois incontrôlable. Il est alors souvent lié à un « éros ferroviaire » (*idem* : 18). La séparation et l'attente que crée le monde du train et des gares, ainsi que la promiscuité des voyageurs, ont partie liée avec le désir. Le train donne naissance à ce que Claude Leroy appelle les « amours de

quai », mais aussi à des imaginaires plus sexuels, comme celui des « rencontres chocs », la nuit, dans les compartiments, sur lequel *Les 11 000 verges* d'Apollinaire joue.

Cet imaginaire érotique du train s'épanouit dans *La Madone des sleepings* de Maurice Dekobra, véritable best-seller de l'entre-deux-guerres – 300 000 exemplaires sont vendus l'année de sa sortie en 1926. Claude Leroy parle de « ferrotomanie » et appelle l'indicateur des chemins de fer, un objet essentiel dans l'imaginaire du train, sur lequel Proust a écrit de belles pages¹, « une nouvelle carte du tendre » (*idem* : 246).

Certains historiens de la littérature, comme Marc Baroli, ont raconté cette naissance d'une littérature du train, depuis les écrivains qui lui adressent de virulentes critiques (Musset, Nerval, Flaubert, Nodier et, plus tard, les Goncourt), mais aussi des louanges chantées par les Saint-Simoniens et la poésie didactique, jusqu'à l'âge d'or de la littérature du train. Notre hypothèse est ici que si la « fortune littéraire du train » est née avec Vigny, inspiré par une catastrophe ferroviaire réelle, c'est bien avec les modernistes, et la poésie du début du xx^e siècle que l'on va voir s'installer profondément dans le paysage littéraire les « trains de luxe des cosmopolites » et les « trains lointains de l'aventure », notamment avec Apollinaire,

1 « L'indicateur des chemins de fer » est ainsi ce qui suscite le désir de voyage chez le jeune Marcel, comme il s'en rend compte à l'occasion d'un voyage en Italie dont il rêve depuis longtemps qui va devenir réalité grâce au train : « Et, bien que mon exaltation eût pour motif un désir de jouissances artistiques, les guides l'entretenaient encore plus que les livres d'esthétique et, plus que les guides, l'indicateur des chemins de fer. Ce qui m'émouvait c'était de penser que cette Florence que je voyais proche mais inaccessible dans mon imagination, si le trajet qui la séparait de moi, en moi-même, n'était pas viable, je pourrais l'atteindre par un biais, par un détour, en prenant la "voie de terre". [...] » (Proust, Marcel. *À la recherche du temps perdu*, t. I, s. dir. de Jean-Yves Tadié, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade », 1987, p. 384.

Cendrars, Valéry Larbaud, le « vrai créateur de la Cosmopolis ferroviaire » (Baroli, 1964 : 343).

L'étendard paradoxal du modernisme

Outre Vigny, ce sont les descriptions d'Émile Zola dans *La Bête humaine* ou de Jules Verne, mais aussi les villes tentaculaires de la poésie de Verhaeren (« L'or », par exemple) qui font du train un symbole du progrès et du monde moderne. Dès la fin du XIX^e siècle, il devient l'étendard du modernisme, c'est-à-dire des courants artistiques et littéraires en quête de nouvelles formes et de nouvelles techniques. Mais l'étendard est paradoxal car le train porte toujours en lui une charge nostalgique : chaque nouveau record de vitesse est appelé à être battu et plus la modernité est triomphante, plus sa banalisation fera du bruit.

Le phénomène est condensé dans les vers fameux de Guillaume Apollinaire, « Crains qu'un jour un train ne t'émeuve/Plus » que l'on peut lire comme un acquiescement enthousiaste à la modernité, et comme le constat accablé que le moderne, lui-même, vieillit. Ces deux vers sont tirés de « La Victoire », poème composé au retour du front, après la blessure d'Apollinaire en mars 1916, et publié en 1917 dans le premier numéro de *Nord-Sud* :

Nous n'aimons pas assez la joie
De voir les belles choses neuves
Ô mon amie hâte-toi
Crains qu'un jour un train ne t'émeuve

Plus

Regarde-le plus vite pour toi
Ces chemins de fer qui circulent
Sortiront bientôt de la vie
Ils seront beaux et ridicules (Apollinaire, 1965 : 309)

Dans ce poème, il faut souligner la dimension manifestaire d'un modernisme qui recherche un nouveau langage, de « nouveaux sons » : « les belles choses neuves ». Le train appartient à ce nouveau langage, mais comme le présent qui fuit entre les doigts, qui est toujours déjà passé, le moderne est démodé, ridicule. Ces deux vers sont devenus l'un des fils rouges de la modernité. Aragon disait, par exemple, avoir le mot d'ordre « Crains qu'un jour... » en tête à l'époque où il écrivait *Le Paysan de Paris*². Ils forment également un des fils rouges de l'analyse rétrospective de la modernité, de ses « aiguillages critiques », pour reprendre l'expression de l'introduction de ce volume. Ils sont par exemple cités par Henri Meschonnic comme emblème du paradoxe d'une époque qui se voit comme moderne et qui voit la modernité derrière elle (Meschonnic, 1994 : 39). Il fait en particulier de cette formule le symbole de ceux qu'il appelle les « ont-été-modernes », dans l'introduction de *Modernité Modernité* (*idem* : 14). Mais ce poème d'Apollinaire a sans doute été interprété dans une perspective plus nostalgique qu'il ne l'est en contexte. En effet, « La Victoire » exprime l'accélération du temps humain, mais Apollinaire n'en tire pas de conclusion mélancolique. Il appelle au contraire à s'engouffrer dans le mouvement, dans ce qu'on perçoit aujourd'hui comme une fuite en avant : « hâte-toi », « regarde-le plus vite pour toi ».

Le train est donc une figure de la modernité parce qu'il en est le symbole, mais aussi parce qu'il l'incarne, qu'il incarne aussi ses paradoxes et ses contradictions. Il peut servir de support à ses enjeux abstraits, et notamment aux problématiques liées aux avant-gardes : que devient le nouveau lorsqu'il entre

2 Louis Aragon, *Entretiens avec Francis Crémieux*, Paris, Gallimard, 1964, pp. 20-21. Aragon s'arrête sur le « fil » qui liait les surréalistes avec « ce qui [les] avait immédiatement précédés », Apollinaire en particulier. Il évoque le « Crains qu'un jour... » qu'il avait en tête au moment de l'écriture du *Paysan de Paris*, lorsqu'il cherchait à tout prix à mentionner les premières pompes à essence de la capitale.

dans la vie quotidienne et normale? On voit aussi poindre dans ce poème d'Apollinaire le désenchantement du monde moderne, un thème aujourd'hui en plein essor en raison de la crise écologique, de la remise en cause de la notion de progrès, et de la critique de la croissance effrénée, que l'on retrouve dans des textes contemporains traitant du train, comme *Paysage-fer* de François Bon (2014), mais aussi dans bien d'autres textes qui se servent du train pour faire l'éloge d'une forme de lenteur oubliée (Caracalla, 2004 ; Roux, 2008).

Ce contexte étant posé, nous voudrions maintenant entrer dans le détail de cette utilisation emblématique du train dans la littérature, en étudiant la façon dont il a été un modèle pour l'écriture littéraire, en particulier pour la poésie.

Écrire comme le train : une poétique

Le train joue un grand rôle dans la conduite des narrations : il fournit bon nombre de huis clos³, en particulier au roman policier, il a aussi des affinités avec le monologue intérieur, voire l'analyse de soi. Il a naturellement des affinités avec le récit de voyage. Mais l'imaginaire ferroviaire du voyage n'est pas qu'un exotisme à la mode dans les récits de l'entre-deux-guerres, il se nourrit de la géométrie du train, des lignes que les rails forment dans le paysage, vecteurs d'une translation de l'ordre du glissement, de la fuite, voire d'une forme de passivité. La magie du train tient beaucoup à ses lignes de fuite : le train est lancé, comme une balle, réduit les distances et abolit les montagnes grâce aux tunnels qui ont fasciné plusieurs générations. Il y a là une forme de fluidité obsédante,

3 Michel Butor offrira ainsi à la littérature en 1957, avec *La Modification* un spectaculaire huis-clos ferroviaire, où l'on trouve « les premières évocations littéraires de voies électrifiées, où la poésie abstraite des piliers et des caténaires commence à remplacer la poésie plus pathétique de la vapeur » (Baroli, 1964 : 472).

presque magique. Même dans les récits, c'est bien de poésie ferroviaire qu'il s'agit.

Le train n'est pas seulement un thème, mais une « machine spectaculaire », un dispositif de vision, qui bouleverse le regard esthétique et donc les écritures littéraires depuis le XIX^e siècle, comme l'analyse Philippe Hamon en montrant combien le train avait cristallisé

comme métaphore au milieu du XIX^e siècle, via un nouvel imaginaire topographique (le point, la ligne, le plan), un certain nombre de questions touchant les débats sur la prose et la poésie, la question de la littérature industrielle, la promotion de nouvelles techniques descriptives, la question de la vitesse, la question de la platitude du monde moderne, d'une littérature des âges démocratiques, la question d'un nouveau regard et d'un nouveau spectaculaire définitivement modifié par « le cadre des portières » (Verlaine). (« Figures de lignes » dans Chamarat & Leroy, 2006 : 158)

Dans la poésie, tous ces éléments se trouvent magnifiés, explicités, mais les imaginaires du rail résident dans le fait que le train y soit d'emblée un modèle poétique, que, donc, « l'étendard du modernisme » se situe dans un discours théorique assumé par les poètes (on l'a vu avec Apollinaire), mais aussi comme mis en pratique, expérimenté dans l'écriture même. Le train est ainsi à plusieurs moments de l'histoire littéraire, un modèle poétique. Aux États-Unis, Walt Whitman fait de la locomotive un objet lyrique. Il « impose en poésie la locomotive comme objet esthétique : esthétique en acte, faite des rythmes et des sons de la machine, autorisant l'ouverture à tous les niveaux de langue, technique ou mythologique. La métrique se libère, devient pouls de la terre, rythme de la modernité » (*idem* : 13).

Whitman est un véritable modèle pour beaucoup de poètes modernistes français, en premier lieu pour Valéry Larbaud, qui l'a traduit. En ouverture aux *Poésies de Barnabooth*, en 1913,

dans « Ode », le poète français demande lui aussi au train de lui prêter son « grand bruit » et sa « grande allure ». La modernité se sert ainsi du train pour inventer une langue : l'énergie, la vitesse, la fragmentation inspirent le vers libre moderniste comme la puissance des machines ferroviaires avait inspiré la poésie scientifique du XIX^e siècle.

Prête-moi ton grand bruit, ta grande allure si douce,
Ton glissement nocturne à travers l'Europe illuminée,
Ô train de luxe ! et l'angoissante musique
Qui bruit le long de tes couloirs de cuir doré,
Tandis que derrière les portes laquées, aux loquets de cuivre lourd,
Dorment les millionnaires.
Je parcours en chantonnant tes couloirs
Et je suis ta course vers Vienne et Budapesth,
Mélant ma voix à tes cent mille voix,
Ô Harmonika-Zug !

J'ai senti pour la première fois toute la douceur de vivre,
Dans une cabine du Nord-Express, entre Wirballen et Pskow.
[...]
Prêtez-moi, ô Orient-Express, Sud-Brenner-Bahn, prêtez-moi
Vos miraculeux bruits sourds et
Vos vibrantes voix de chanterelle ;
Prêtez-moi la respiration légère et facile
Des locomotives hautes et minces, aux mouvements
Si aisés, les locomotives des rapides,
Précédant sans effort quatre wagons jaunes à lettres d'or
Dans les solitudes montagnardes de la Serbie,
Et, plus loin, à travers la Bulgarie pleine de roses...

Ah ! il faut que ces bruits et que ce mouvement
Entrent dans mes poèmes [...] (Larbaud, 1957 : 44)

Avec l'injonction « prête-moi », le poète demande pour sa poésie les qualités du train, en particulier les bruits, sourds et vibrants, la « respiration légère et facile » et les « mouvements/ Si aisés ». Il envie au train sa facilité, son naturel, et l'absence d'effort, que l'enjambement met en valeur dans ces deux vers. L'imaginaire du train est dans « Ode » celui de la vitesse et du glissement, très différent du bruit et du chaos des futuristes, par exemple. Barnabooth imagine une poésie qui traverse les pays, qui glisse à travers le continent, une poésie qui ait l'air neuve et facile. Il souhaite que le poème d'un nouveau genre qu'il est en train d'inventer dans ce recueil phare de la poésie moderniste reflète le rythme du train, qu'il devienne train lui-même.

Cette injonction moderniste va plus loin encore et invite à faire du texte, du geste même de l'écriture, une mise en mouvement. L'image, l'analogie, la métaphore, qui est au cœur du fonctionnement de bien des textes, même non poétiques, est un déplacement. La métaphore est étymologiquement ce qui transporte, du grec μεταφορά (metaphorá) : elle fait passer, comme le train, d'un monde vers un autre. C'est un « mediatope » au sens où l'entend Wolfram Nitsch (2014). Le train est en effet, pour la littérature des années 1900-1930 un moteur à images, un support à métaphores et lui-même une métaphore « sans frein », comme le disait Barthes à propos de la tour Eiffel (1964), autre grand symbole de la modernité pour la culture française, monument auquel Apollinaire comme Cendrars ont consacré des poèmes.

La richesse métaphorique du train, la force de cette matrice ferroviaire dans la poésie française est en effet considérable, comme l'anthologie que nous avons publiée en 2018 en fournit une illustration (Reverseau, 2018). S'il existe en la matière de nombreux stéréotypes, certains poètes se démarquent, comme Léon-Paul Fargue, qui en a fait une véritable mythologie personnelle. Il parle dans *Banalité* d'un portrait de studio où il pose, enfant, avec un train de bois,

et a souvent évoqué le lieu où, adulte, il vivait en face de la Gare de l'Est à Paris, près de Château-Landon, où il aimait contempler les trains par sa fenêtre. En toute logique, le train devient un puissant embrayeur de métaphores dans sa poésie. Dans les poèmes en prose d'*Espaces*, notamment, le Simplon-Express est décrit comme un « accordéon rouge de fièvre », un rapide poursuit un personnage « comme une chenille processionnaire » (« Mirages ») et « une locomotive se fâche dans une gare, pas plus fort qu'un siphon dans un apéritif » (« Cinq minutes »). La puissance hallucinatoire du train évoque tantôt le surréalisme (les « homards-locomotives » de *Haute solitude*), tantôt la déploration lyrique et le travail sur la mémoire : « La gare », dans *Sous la lampe*, par exemple, est « un des plus beaux poèmes qui aient été consacrés au train » (Baroli, 1964 : 420).

On retrouve ce travail dynamique de la métaphore dans bien des avant-gardes, dada et futuriste en premier lieu : Tristan Tzara, Marinetti, Ivan Goll ou encore Céline Arnould chez qui le train revient comme un dispositif optique, la locomotive étant un instrument du regard en mouvement, ou Roch Grey, autre femme poète qui a développé un regard géographique de la mobilité proprement moderne (Reverseau, 2013).

Pour aller plus loin, nous aimerions nous demander quelles sont, en termes stylistiques, les conséquences de l'imaginaire du train, notamment de la vitesse, sur la poésie moderne, en posant la question des points communs entre poésie moderne et monde du train. Le premier point commun nous semble la fragmentation, le fait que les séquences descriptives prennent la forme de séries d'images courtes et de phrases simples, comme les voitures d'un convoi ferroviaire. Dans les phrases nominales, l'absence de verbe vient radicaliser la nature même de la description. Celles-ci font en effet partie de l'« esthétique de la vitesse » caractéristique du style de Paul Morand selon Michel Collomb, mais aussi de Blaise Cendrars :

Vitesse des mots isolés, énumérés, juxtaposés, choisis selon leur pouvoir de surprise et de suggestion; vitesse des phrases syncopées, raccourcies, paratactiques, hachées au tranchet de l'ellipse et de la litote; vitesse générale du style qui élimine toutes les boursoufflures, coupe court aux descriptions [...]. (Collomb, 2007 : 46)

Dans cette poésie moderniste qui doit tant au train, les images sont mises en série, comme un album qui défile, que l'on feuillette ou comme une pellicule de film. Stylistiquement, il y a là des choses proches de l'écriture scénaristique, comme le remarquait déjà le critique Jean Epstein dans les années 1920 et 1930, qui attribue à l'influence des nouveaux médias que sont la photographie et le cinéma les transformations de la poésie moderne :

La description méditative et lente se trouve périmée. L'instantané, seul mode de photographie sincère, devient aussi le mode prépondérant en littérature. On a appelé cela le dynamisme.

On peut parler de « dynamisme », mais aussi de ce que j'ai pu appeler le « modernisme ambulatoire » (Reverseau, 2019), pour dire ce lien entre le fragmentaire et l'ambulatoire, la succession rapide des notations qui cherche à recréer, avec des effets d'instantanéité et de simultanéité, les impressions décousues et la perception que l'on a en voyage. La civilisation de la vitesse est à l'origine des transformations stylistiques de la description, l'énumération et la fragmentation entre autres, qui permettent que le texte progresse plus vite, mais aussi que le lecteur ressent à son tour la rapidité du paysage ou de l'expérience décrite.

3. *La Prose du Transbérien* et ses ambiguïtés modernistes

Un des plus fameux exemples de description ambulatoire est aussi le poème sur le train le plus célèbre : *La Prose du Transsibérien* de Blaise Cendrars (1913), dont nous voudrions analyser modestement quelques extraits.

Il faut commencer par dire que Cendrars est littéralement fasciné par le train, et par l'idée même de départ avec lequel il se confond. Pour lui aussi, le train appartient à une mythologie personnelle dont on trouve trace dans un texte de jeunesse intitulé *Mon voyage en Amérique* : « Si l'on y pouvait mieux écrire, je serais prêt à passer toute ma vie dans les trains, devant une bougie allumée, face à face avec moi-même » (Cendrars, 1969 : 155). Il est en effet beaucoup question de train dans *Fenilles de route* et dans les *Poèmes élastiques*. Il faut aussi rappeler que Cendrars a publié en 1918 un poème entrecoupé de schémas de lignes ferroviaires américaines, *Le Panama* aux éditions Sirènes, véritable livre-objet dans lequel on trouve ces vers :

Je connais tous les horaires
Tous les trains et leurs correspondances
L'heure d'arrivée l'heure du départ
Tous les paquebots tous les tarifs et toutes les taxes (Cendrars,
1993 : 52)

Quant à *La Prose du Transsibérien*, c'est un récit poétique, en vers libre, de la traversée d'un jeune homme de 16 ans d'une Russie en guerre à bord du train mythique. Son voyage, qu'il fait accompagné de Jeanne, une jeune prostituée de Montmartre, est en grande partie introspectif. Le poème est lancé à grands coups de publicité comme le « premier livre simultané » car réalisé en collaboration avec la peintre Sonia Delaunay : le livre se déplie, atteignant les 2 mètres de haut et aurait, disait-on, été tiré à 150 exemplaires pour atteindre

les 300 mètres de la Tour Eiffel. « (Q)uelle secousse à chaque page! » témoigne Paul Morand dans sa préface. L'auteur dit avoir reçu *La Prose du Transsibérien* comme un coup dans la figure en 1913. Il nous semble ainsi que le poème occupe dans la production poétique de Paul Morand la même place que « Le Bateau ivre » de Rimbaud : une démonstration de force, pleine de souffle et de virtuosité (par la technique et la puissance des images), obéissant à une volonté, sans doute, d'épater un peu la galerie. Le poème de 1913 a donc tout d'un étendard, pour reprendre le terme que nous souhaitons mettre ici en avant. Selon l'interprétation de Marjorie Perloff, l'*ethos* de *La Prose du Transsibérien* semble identique à la thèse nietzschéenne : la violence du poème proviendrait d'un oubli salutaire du passé : « [L]a *Prose du Transsibérien* n'est en aucun cas un poème pacifiste. La violence, l'énergie, la propulsion dans l'avenir de celles-ci sont essentielles à la vie. Comme le dit le poète d'*Au cœur du monde*, Je suis l'homme qui n'a plus de passé » (Dickow, 2011 : 351). Ce désir de mouvement apparaît dans le poème au moment du départ, qui se situe dans la gare de Moscou, agissant ici comme un carrefour de tous les possibles : « Dans toutes les gares je voyais partir tous les derniers trains », « Moi, le mauvais poète, qui ne voulais aller nulle part, je pouvais aller partout » (Cendrars, 1993 : 29). « Or, un vendredi matin, ce fut enfin mon tour » (*idem* : 30) : le train qui part est clairement le début d'une aventure, relatée au passé simple. C'est un départ heureux et insouciant auquel succède une série d'instantanés de la vue dans les voitures du Transsibérien :

Le bruit des portes des voix des essieux grinçant sur les rails
congelés

[...]

Mon browning le piano et les jurons des joueurs de cartes dans le
compartiment d'à côté

L'épatante présence de Jeanne

L'homme aux lunettes bleues qui se promenait nerveusement
dans le couloir et me regardait en passant
Froissis de femmes
Et le sifflement de la vapeur
Et le bruit éternel des roues en folie dans les ornières du ciel
(*idem* : 31)

Cendrars met ici l'accent sur la promiscuité prolongée avec des inconnus que suppose la vie du compartiment pour les longs trajets. Le couloir apparaît comme un lieu partagé, traversé de bruits triviaux. Le poème se détache néanmoins de ce fonds réaliste pour aller vers une vision cosmique plus large : « Et le bruit éternel/des roues en folie/dans les ornières du ciel » est un alexandrin cassé, dont l'effet de syncope suggère la dislocation. Le vers libre semble la forme idéale pour faire vivre le rythme du train, tout comme la parataxe, qui prend dans le poème la forme d'un « et » répété, comme toujours en suspens. Quelques vers plus loin se trouve l'un des passages les plus explicites sur le train :

Maintenant, j'ai fait courir tous les trains derrière moi
Bâle-Tombouctou [...]
Maintenant j'ai fait courir tous les trains tout le long de ma vie
Madrid-Stokholm [...]
Le train fait un saut périlleux et retombe sur toutes ses roues
Le train retombe sur ses roues
Le train retombe toujours sur toutes ses roues (*idem* : 33-34)

Cendrars file ici la métaphore de la vie comme d'un voyage en train : la passivité du voyageur emporté sur les rails équivalant à une soumission à son destin. Cette métaphore, qui deviendra éculée, revient dans un grand nombre de poèmes sur le train. Plus propre à Cendrars est ici la façon dont l'imaginaire du train est liée à un désir de totalité, à la fois enfantin et religieux. Le train est l'instrument avec lequel

le modernisme envisage de parcourir le monde, d'explorer le globe. En la matière, le paradoxe étant que le désir d'exploration du nouveau est inséparable de la mélancolie de sa finitude.

La Prose du Transsibérien, en avançant dans les steppes du continent asiatique, devient de plus en plus halluciné, fragmentaire et rapide :

Le train tonne sur les plaques tournantes
Le train roule
[...]
Les trains roulent en tourbillon sur les réseaux enchevêtrés
Bilboquets diaboliques
Il y a des trains qui ne se rencontrent jamais
D'autres se perdent en route [...]
La voie ferrée est une nouvelle géométrie (*idem* : 39-40)

L'enthousiasme moderniste de la vitesse et du départ insouciant fait place à une forme de peur : où va le train à cette vitesse ? La fin de ce long poème est elle-même paradoxale. L'ambiguïté entre voyage réel et voyage imaginaire devient de plus en plus forte avec une série de visions embrayées par l'anaphore du « J'ai vu ». On arrive à la fin du voyage avec un retour à Paris qui sonne la fin du voyage :

Ô Paris
Gare centrale débarcadère des volontés, carrefour des inquiétudes
Seuls les marchands de journaux ont encore un peu de lumière
sur leur porte
La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands
Express Européens m'a envoyé son prospectus (*idem* : 44)

L'alliance du concret et de l'abstrait est doublée d'une autre alliance étrange entre une atmosphère de fin du monde un peu solennelle, très symbolique et ce que nous choisissons

d'interpréter comme un éloge des éphémères (les journaux, la publicité et les prospectus). Il est donc possible de lire ce fameux poème de Cendrars sur le train comme une vision paradoxale de la modernité où ne reste que ce qui passe, où ne reste que le présent. La fin du poème – « je voudrais n'avoir jamais fait mes voyages »/« Puis je rentrerai seul » – vient définitivement jeter un trouble sur l'enthousiasme moderniste du départ et de l'aventure.

Plus qu'une métaphore de la vie, la train apparaît donc dans *La Prose du Transsibérien* comme une métaphore du mouvement même, que la poésie permet de penser à la fois de façon cyclique et linéaire.

En conclusion, cette étude a montré à quel point l'invention d'une langue qui aille avec le train, qui en dise le rythme et les imaginaires, d'une poésie qui soit comme le train, a été une obsession moderniste. Nous voudrions également insister sur le double visage des imaginaires ferroviaires : chaque évocation enthousiaste du train semble porter en elle un double négatif. Le personnage de Barnabooth pose en Walt Whitman à l'ouverture de ses *Poésies*, mais à l'ombre du tonitrueux « Ode » pousse « L'ancienne gare de Cahors » où le poète déplore la disparition d'une petite gare modeste (Larbaud, 1957 : 51). L'adolescent épris de voyage et d'aventure semble regretter son voyage, même imaginaire, à bord du Transsibérien, tandis que même le plus moderniste des poètes français, Apollinaire, redoute de ne plus être ému par le passage d'un train. C'est à se demander si le train ne porte pas en lui une dimension d'emblée nostalgique, la traversée s'opposant au survol, un imaginaire de la lenteur peut-être finalement plus prégnant que celui de la vitesse. Cette hypothèse est corroborée par les nombreuses initiatives allant ces dernières années dans le sens de la lenteur, notamment celles cherchant à développer

l'écriture dans les trains et la présence littéraire du rail, grâce à des festivals, résidences, lectures mobiles, etc.⁴

Références bibliographiques

1978. *Le Temps des gares, catalogue d'exposition 1978-1979*, Paris, Centre Georges Pompidou.

APOLLINAIRE, Guillaume. 1965. « La victoire », *Calligrammes, Œuvres poétiques*, s. dir. de M. ADÉMA et M. DÉCAUDIN, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade ».

BAROLI, Marc. 1964. *Le Train dans la littérature française*, Paris, Éditions NM.

BARTHES, Roland. 1964. « La Tour Eiffel » (photographies d'André Martin), Paris, Delpire, coll. « Le génie du lieu ».

BON, François. 2014. *Paysage-fer*. Paris, Verdier.

CENDRARS, Blaise. 1969. *Mon voyage en Amérique, Inédits secrets, Œuvres complètes 1910-1935*, présentation par M. Cendrars, Paris, Le Club français du livre, Denoël.

CENDRARS, Blaise. 1993. *Du monde entier. Poésies complètes, 1912-1924*, Paris, Gallimard, coll. « Poésie ».

CHAMARAT, Gabrielle, et LEROY, Claude. 2006. *Feuilles de rail, Les littératures du chemin de fer*, Paris, Association des amis de Paris-Méditerranée.

COLLOMB, Michel. 2007. *Paul Morand. Petits certificats de vie*, Paris, Hermann.

4 Nous pensons par exemple à la « traversée littéraire » que proposait François Bon en partenariat avec la SNCF, dans une rame du RER C, en avril 2011, ainsi que des aventures plus institutionnelles comme le projet européen *Train Littérature Europe 2000*, qui envoya plus de 100 écrivains sur le trajet de l'ancien l'Express Nord-Sud, de Lisbonne à Berlin, en passant par le Portugal, l'Espagne, la France, la Belgique, l'Allemagne, la Lituanie, la Lettonie, l'Estonie, la Russie et la Pologne. Plus récemment, encore, le projet *Europalia Trains and Tracks* a proposé des rencontres poétiques itinérantes dans plusieurs gares belges en février 2022 (*Slam Poem Ticket*), et une semaine d'écriture autour des « derniers trains » avec Jan Ducheyne et Laurence Vielle en mars 2022 (*The Last Train*).

CARACALLA, Jean-Paul. 2004. *Petite anthologie de la poésie ferroviaire*, Paris, La Table ronde.

DICKOW, Alexander, R. 2011. *Le poète en personnes : mises en scène de soi et transformations de l'écriture chez Blaise Cendrars, Guillaume Apollinaire et Max Jacob*, thèse de doctorat, Rutgers University. Il cite et traduit PERLOFF, Marjorie. 2003. *The Futurist Moment: Avant-Garde, Avant-Guerre, and the Language of Rupture*, Chicago: University of Chicago Press.

EL GAMMAL, Blanche. 2017. *L'Orient-Express : du voyage extraordinaire aux illusions perdues*, Paris, Les Belles lettres.

FRÈREJEAN, Alain. 2008. *La Grande Aventure des chemins de fer*, Paris, Flammarion.

LARBAUD, Valery. 1957. *Œuvres*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque de la Pléiade ».

MECHONNIC, Henri. 1994. *Modernité Modernité*, Paris, Gallimard, coll. « Folio Essais ».

NITSCH, Wolfram. 2014. « Médiatopes mobiles. L'effet des moyens de transport sur l'expérience de l'espace urbain », dans Jörg Dünne et Wolfram Nitsch (dir.), *Scénarios d'espace. Littérature, cinéma et parcours urbains*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, pp. 17-37.

PICHOIS, Claude. 1973. *Littérature et progrès. Vitesse et vision du monde*, Neuchâtel, La Baconnière.

REVERSEAU, Anne. 2018. *Sur les rails. De Victor Hugo à Jacques Roubaud*, Bruxelles, Les Impressions nouvelles.

REVERSEAU, Anne. 2019. « Le poète et le train. Valery Larbaud et le “modernisme ambulatoire” », *Cahiers Valery Larbaud*, n° 55, « Cosmopolitisme à l'ère de la globalisation », s. dir. Vera Gerling, pp. 111-126.

REVERSEAU, Anne. 2013. « “Les regards envoyés dehors”. Roch Grey, une poétique moderniste du déplacement », *L'Esprit créateur* 53 (3), « Old and New, Avant-garde and “Arrière-garde” », s. dir. de Jan Baetens & Eric Trudel, pp. 37-49.

ROUX, Baptiste. 2008. *La Poésie du rail. Petite apologie du voyage en train*, Paris, Transboréal.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. 1990. *Histoire des voyages en train*, traduit de l'allemand par Jean-François Boutout, Paris, Gallimard.

Philosophie de la vitesse et futur de la mobilité

Adrien Tallent
Sorbonne Université
Laboratoire SND – CNRS et Sorbonne Université

Quiconque a déjà vu un TGV passer à pleine vitesse a été fasciné par ce tube lancé à 300 km/h à travers la campagne. Indissociable de l'histoire industrielle de l'Europe, le train représente tout à la fois le passé et le futur de la mobilité. Il figure une certaine idée de la vitesse et de l'accélération du monde produite par la mondialisation et le capitalisme marchand. Il a permis de raccourcir les distances, de développer les échanges commerciaux et de personnes, le tourisme... Sur un réseau ferré composé de plusieurs milliers de kilomètres de rail, il y a plusieurs trains : il y a le train à grande vitesse qui file à 300 km/h et ne dessert que les grandes villes au détriment des petites gares ; le train régional et les trains urbains (le métro ou les trains de banlieue).

En 1828, Alexandre Dumas note qu'il faut quatorze heures de diligence pour faire Paris-Rouen, vingt ans plus tard il ne

faut plus que trois heures et demie grâce au développement du chemin de fer (Dumas, 1989 : 512). Aujourd'hui Rouen est accessible en à peine plus d'une heure en train régional de Paris. Ce raccourcissement des distances a inévitablement des conséquences sur la vie économique, politique et sociale.

Mais la conséquence la plus directe se matérialise sur le temps. Très vite le déploiement à grande échelle du chemin de fer sur le territoire français rend nécessaire l'unification du temps à l'échelle du territoire. Le 14 mars 1891, l'heure légale est ainsi uniformisée sur tout le territoire. La France dans sa globalité adopte une heure unique et générale : celle de Paris (République française, 1891 : 9). La loi humaine du progrès impose ainsi un rythme à la nature. Alors que l'heure varie naturellement selon notre position sur le globe terrestre, la technique, ici le rail, impose une heure à tout un territoire. La France signifie par là son entrée dans l'ère industrielle.

Par la locomotive à vapeur et l'installation de rails, l'être humain a fait de la vitesse le moteur du progrès (Virilio, 1977). Le progrès, c'est d'aller toujours plus vite, de raccourcir – voire de supprimer – les distances, les temps d'attentes, les pauses.

Mais cette philosophie, cette vision du progrès est justement celle qui est bouleversée aujourd'hui. Jadis moteur de l'accélération du monde, le train devient le symbole du ralentissement nécessaire de celui-ci. Concurrencé par l'avion, il devient son alternative écologique et – même à grande vitesse – le représentant du *slow travel* (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011).

Penseur de la « dromologie », le philosophe et urbaniste Paul Virilio (1977 ; 1980 ; 1981 ; 1995 ; 2000 ; 2005 ; 2010) s'est tout particulièrement intéressé à l'accélération du monde sous l'impulsion de la mondialisation et des innovations technologiques. Le train à grande vitesse y a largement participé en rapprochant les grandes villes, en délaissant les petites gares, et en rendant la mobilité plus rapide, plus facile.

Le rail a été pendant très longtemps le vecteur de l'accélération du monde.

Pourtant aujourd'hui, il représente une alternative *lente* et propose une véritable expérience de voyage du paysage qui défile à toute vitesse. La demande de trains de nuit symbolise ainsi un changement de paradigme dans la mobilité contemporaine (Woessner, 2022).

Le rail vecteur de l'accélération du monde

Parcourir le sol à 300 km/h dans un train est évidemment différent que de le parcourir à pied. Paul Virilio a beaucoup réfléchi sur notre rapport à la vitesse, avec un concept : la « dromologie » (Virilio, 1977). Gouverner, c'est se mouvoir, « la vitesse, c'est le levier du monde moderne » (Virilio, 1981). Le pouvoir est dans la vitesse. Pour Paul Virilio, le défi majeur auquel les sociétés modernes sont confrontées est dans l'extraordinaire accélération du temps et du mouvement. La définition du pouvoir et l'objectif de l'homme depuis la révolution scientifique et philosophique entamée au XVII^e siècle étaient de maîtriser le temps et l'espace. « La politique, c'est la capacité d'aller chercher les biens, les richesses, les informations » (Virilio, 1981).

Virilio mettait en cause une « accélération sans décélération, c'est-à-dire une *hybris*, une démesure » (Evard, 2008 : 67). Il avait donné un nom à ce type d'organisation politique : la « dromocratie », c'est-à-dire le régime de la course. Aujourd'hui, on pense évidemment à la notion d'urgence et les multiples états d'urgence qui se sont succédés depuis quelques années pour lutter contre le terrorisme ou lors de la pandémie due au Covid-19.

L'accélération du monde sous l'effet de la technique

Le rail a justement représenté le raccourcissement des distances, la formation d'un village global (McLuhan & Fiore, 1967), l'interconnexion, mais aussi les inégalités entre les grandes villes et les périphéries... Pendant longtemps le train était le maximum de la vitesse possible pour un individu, il servait dès lors à la communication, aux échanges, aux voyages. Puis, il a lui-même été dépassé par l'avion. Sur le modèle de l'accélération physique des modes de transports, la vitesse est devenue le symptôme de la société telle qu'elle s'est développée notamment depuis le début de la première révolution industrielle.

Une énergie caractérise particulièrement ce changement d'époque vers l'accélération : l'électricité. Énergie d'ailleurs utilisée pour faire se mouvoir les trains sur le rail. L'arrivée du fluide électrique a fasciné la société de la fin du XIX^e siècle (Garcia, 2016).

La révolution de la vitesse disqualifie la matière en transformant le monde en spectacle, en représentation. La matière perd sa valeur au profit de la lumière. Depuis le dix-huitième siècle, on voit réapparaître le culte de l'énergie, de la lumière (Virilio, 1981)

Cette envie d'aller toujours plus vite va alors de pair avec une intensification de nos vies. Cette accélération du rythme de la vie chez l'homme se manifeste alors justement dans l'arrivée du fluide électrique et la fascination que provoque l'électricité nouvelle dans les sociétés modernes. Ce phénomène est analysé par le philosophe et essayiste Tristan Garcia dans son ouvrage *La Vie intense* (2016) où il affirme que le développement de l'intensité électrique est devenu le propre de l'idéal moderne et où l'homme de cette époque est justement devenu un être en quête d'une vie toujours plus intense. En effet, n'ayant plus comme perspective le

salut dans l'au-delà dans une vie après la mort¹, l'individu doit désormais se réaliser sur terre pendant sa vie, d'où une course à l'intensité, au toujours plus. L'être humain s'est mis à vivre dans la recherche systématique de l'accélération de son rythme de vie.

Une accélération sans fin

Cette norme de la vitesse est allée toujours plus loin. Au fil du xx^e et désormais du xxi^e siècle, le phénomène de réduction toujours plus forte des distances par une accélération de la vitesse s'est intensifié. L'accélération est devenue une norme (Rosa, 2012) sous l'impact du numérique et de l'extension de la rationalité scientifique.

C'est désormais le numérique qui prend le relais de cette course à la vitesse. Le numérique nous donne à vivre une fausse instantanéité (Virilio, 1995). Internet et les réseaux sociaux nous donnent une impression d'immédiateté erronée, une sensation de proximité en ayant atteint une vitesse absolue rendant possible la communication immédiate avec n'importe qui à plusieurs milliers de kilomètres d'où l'on se trouve. Cette pseudo-instantanéité nous donne alors des « illusions du temps zéro » (Virilio, 2000 : 97). Cette mondialisation du temps provoque une perte de repère de l'être et ne peut mener qu'au traumatisme. Désormais, l'exploitation des données et la vitesse de traitement de ces dernières par l'intelligence artificielle permettent une accélération sans précédent de la prise de décision.

Dès lors, nous pensons au travers de la *machine*. Theodor Adorno et Max Horkheimer dans *La Dialectique de la raison*

1 La fin du xix^e siècle coïncide justement avec une sécularisation avancée des sociétés occidentales jusqu'à la séparation de l'Église et de l'État en 1905. De ce point de vue, l'approche nietzschéenne représentée par « Dieu est mort » s'inscrit justement dans ce changement d'époque et le passage à une éthique de l'intensité telle que décrite par Tristan Garcia dans *La Vie intense*.

annonçaient déjà que « la démarche mathématique s'est transformée pour ainsi dire en rituel de la pensée » (Adorno, Horkheimer, 1974 : 42). Le monde se met sous l'emprise totale de la technique. Or, ce mouvement incessant vers le progrès technique et technologique finit nécessairement par induire une rupture avec le monde : « la compréhension du monde et les explications qui en résultent habitent désormais l'environnement temporel des *data centers* » (Coutellec & Weil-Dubuc, 2017 : 66).

Dès lors, les crises sont inévitables. Nous sommes ainsi confrontés à une double crise. La première est celle de nos modèles successifs qui, sous l'impulsion des innovations techniques, entrent en crise avant d'être remplacés par une nouvelle forme d'organisation. La seconde est la crise environnementale qui sonne comme un rappel que notre vitesse effrénée finira par définitivement dépasser ce que la nature fournit.

La vitesse : jusqu'où ?

Cette entrée dans des cycles de crise peut sembler constitutive du régime de la course dont nous parlions plus haut. La course à la vitesse a été la matérialisation physique et technique de l'idée de progrès, et le rail en a été l'élément moteur. Développer le chemin de fer signifiait connecter les villes, les territoires, permettre aux individus de se déplacer au sein du territoire national. Désormais, la fin possible d'un certain modèle de développement économique, environnemental et social nous invite à questionner le futur de la vitesse. Jusqu'où irons-nous ? Allons-nous poursuivre notre course coûte que coûte ? Ou bien pouvons-nous espérer changer notre vision ?

Dans la suite de cet article, nous explorerons les perspectives de cette course à la vitesse en partant des limites produites par la vitesse elle-même.

La vitesse engendre des inégalités

La vitesse est génératrice d'inégalités, notamment dans la capacité à se déplacer. C'est ce que démontre David Goodhart lorsqu'il oppose les *Somenberes* qui sont fixés à un et les *Anynberes*, ces citoyens du monde qui se déplacent facilement d'une ville à une autre, d'un pays à un autre. La question de la mobilité ou non des individus se superpose alors à un certain nombre d'enjeux politiques que rencontrent les démocraties occidentales depuis quelques années (Goodhart, 2017). Cette grille de lecture apporte alors des éléments d'explication à propos du vote pour le Brexit, du mouvement des Gilets Jaunes, de l'élection de Donald Trump... La vitesse est politique.

L'exigence de vitesse a contraint à une sélection dans la desserte des territoires. Ainsi, l'urbanisation du monde occidental moderne et le développement du chemin de fer à grande vitesse ont consisté à lier les grandes villes entre elles au détriment des campagnes (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010). La mise en concurrence du train à vitesse réduite par le développement de l'automobile a ainsi achevé l'utopie d'un accès généralisé au rail (Sideris *et al.*, 2012). Si bien que la France est passée de presque 70 000 kilomètres de rail à son pic dans les années 1920 à 28 000 kilomètres aujourd'hui – dont 24 000 kilomètres ouverts au trafic voyageurs (Auphan, 2002). Sur ces 24 000 kilomètres, seuls 2 700 sont des lignes sur lesquelles circulent les trains à grande vitesse (SNCF Réseau, 2023). Après avoir visé l'accessibilité généralisée via « la prolifération des points d'arrêts afin que le plus grand nombre possible d'usagers dispose d'un accès aisé au réseau », l'optimisation de la vitesse a impliqué, à l'inverse, la réduction de ces points dans un objectif d'efficacité du système ferroviaire (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010 : 9).

L'avion est encore davantage inégalitaire et est intimement lié au *village global* (McLuhan & Fiore, 1967) qui réunit les élites mondialisées dans les grandes villes à travers le monde. Le train reste plus populaire et accessible que l'avion. D'où le fait que, dans le contexte d'une augmentation des coûts de l'énergie, l'État – aussi parce qu'il possède l'entreprise et lui sert de garant financier (Finez, 2014) – cherche à contraindre la hausse des billets de train et que jamais il n'est question d'encadrer les billets d'avion (Fay, 2022). L'enjeu de la tarification du train n'est pas un problème nouveau et s'est posé dès les prémices du chemin de fer, au milieu du XIX^e siècle (Grall, 2003). Le rail est massivement utilisé pour se rendre au travail (notamment dans les grandes agglomérations) – l'Île-de-France ne représente que 10 % du réseau ferré national, mais représente à elle-seule 80 % du trafic quotidien de la SNCF (RER Eole, 2013) – mais aussi pour les séjours de loisirs en France (même si à ce niveau la voiture est largement devant). De fait, le rail est donc un enjeu politique. Une étude récente menée en France montre que 80 % des trajets intérieurs se font en voiture, 11,5 % en train (y compris le métro) et 1,5 % en avion (Commissariat général au développement durable, 2020). La vitesse suprême de l'avion est ainsi réservée à une minorité d'individus. Demain, les vols spatiaux de tourisme promettent d'être réservés à une portion encore plus restreinte d'individus (Lehoucq, Rio & Graner, 2020).

Il est ainsi intéressant de constater que l'intensité de la vitesse est elle-même inégale et indissociable de la hiérarchie sociale. En moyenne la vitesse de déplacement augmente avec le niveau de diplôme. « De manière générale, les plus riches et les plus diplômés se déplacent plus vite que les autres » (Forum Vies Mobiles, 2020 : 5). Si l'on ne s'intéresse qu'aux Français en emploi, la relation est encore plus forte : plus on est dans une position élevée en termes de revenus et de diplôme, plus on se déplace vite – la différence est alors entre

40 km/h et 64 km/h. Les classes populaires sont également celles qui se déplacent le plus dans le cadre du travail (Forum Vies Mobiles, 2020).

La vitesse engendre des peurs

Avec l'accélération, la vitesse est devenue source d'inquiétude et l'heure est à la sécurité. Paul Virilio affirmait justement que nos sociétés de la vitesse sont aussi des sociétés de l'accident. Aristote en son temps expliquait déjà dans quelle mesure toute puissance, toute production, tout « agir productif », toute technique, est en soit une « puissance des contraires » (Aristote, 1986 : 518). Chaque objet peut être chacun de ses contraires qui ont chacun une puissance sur lui. Dès lors, toute invention peut être, selon son usage, source de bien-être ou de malheur, de libération ou d'asservissement. Paul Virilio, reprenant Aristote, montre alors que toute invention suppose l'existence – au moins théorique – d'un « d'accident » qui lui est propre. D'une certaine manière, inventer le train, c'est inventer le déraillement, inventer l'avion, c'est inventer le crash aérien, etc. (Virilio, 2005 : 27). Le progrès technique a consisté en la multiplication des inventions techniques, et donc, en la multiplication des accidents qui deviennent dès lors une caractéristique de l'idée de progrès. Avec le progrès, l'accident n'est plus seulement dû au hasard, il devient, au contraire, systémique, automatique. Les accidents – y compris les accidents écologiques – deviennent l'accomplissement de l'idéal technique de la vitesse (Virilio, 2005).

Cette vitesse s'accélère encore et ne se limite plus aux transports. Dans un souci de rapidité, d'efficacité, les hommes ont aujourd'hui délégué leur pouvoir aux machines, qui peuvent traiter en quelques nanosecondes un nombre immense de données. On pense tout au travers de la technologie. Pour le philosophe et artiste James Bridle, désormais nous agissons comme si tout se passait par le

calcul, par la *machine* sur laquelle nous déchargeons notre processus décisionnel et notre responsabilité (Bridle, 2022 : 57). Désormais, tout passe par la donnée et son traitement par l'intelligence artificielle. Mais cette pensée nous enferme et nous détermine. « Parce que les instruments déterminent ce qui peut être fait, ils déterminent aussi, dans une certaine mesure, ce qui peut être pensé » (van Helden & Hankins, 1994 : 4).

Or, la vitesse est la source d'un sentiment de terreur, de peur, qui semble intrinsèque à l'ère du progrès moderne. Cette peur ne peut pas être comprise sans comprendre la vitesse, l'affolement qu'elle génère et dont elle est le reflet, ainsi que le fait que les individus soient en permanence pris de vitesse par les innovations techniques (Virilio, 2010). La terreur devient alors le corollaire du mouvement, de l'accélération.

La terreur comme réalisation d'une loi du mouvement, dont la fin ultime n'est pas le bien-être des hommes, ni l'intérêt d'un seul homme, mais la fabrication du genre humain, élimine tout individu au profit de l'espèce, sacrifie les « parties » au profit du « tout » (Arendt, 2002 : 820)

L'enjeu ne devient pas tant le bien-être particulier des individus mais le progrès général, la marche en avant scientifique et économique. C'est ce qui se passe en ce moment à travers l'accélération de l'information, du traitement des données (personnelles ou non)... Aujourd'hui nous sommes de plus en plus pris de vitesse. Le développement numérique dans le secteur de l'intelligence artificielle provoque jusqu'à notre prise de vitesse intellectuelle. Cette prise de vitesse déjà décrite par Paul Virilio est la caractéristique fondamentale de notre époque pour Bernard Stiegler. Notre société contemporaine est une société de la disruption (Stiegler, 2018) : il s'agit de tout disrupter, d'aller toujours plus vite. La *disruption* est « ce qui va plus vite que toute volonté, individuelle

aussi bien que collective » (*idem* : 23-24). Dès lors s'engage une course-poursuite entre le droit et les innovations liées à cette disruption. Les vides juridiques créés sans cesse par la disruption ne sont comblés que plus tard lorsqu'un nouveau vide apparaît et ainsi de suite. À large échelle, l'accélération entraîne une forme de dissolution de l'État qui s'agit de toujours *réformer* (Astor *et al.*, 2023 : 62). Nos sociétés ne sont plus vraiment des sociétés, mais des agrégations d'individus de plus en plus *désindividué*s – leurs données sont utilisées pour les déposséder d'une partie de leur choix, de leur volonté, de leur libre-arbitre en les automatisant (Stiegler, 2018 : 38-39).

Le temps machine jusqu'à la folie

Aujourd'hui donc nous sommes pris de court. Et si les transports étaient le secteur de prédilection de cette idéologie de l'accélération, désormais, celle-ci s'est étendue aux communications, à la prise de décision (juridique, entrepreneuriale...) pour atteindre, nous l'avons vu, les « illusions du temps zéro » (Virilio, 2000 : 97). Nous avons encore accéléré. Le traitement des données par l'intelligence artificielle va toujours plus vite et devient beaucoup trop rapide pour l'œil et le cerveau humain. L'accélération devient *cognitive*. Dès lors, de nombreux algorithmes gèrent des pans entiers de la société, de l'économie (O'Neil, 2016). C'est le cas notamment des algorithmes boursiers qui font que la quasi-totalité des actions échangées sur les marchés boursiers sont l'œuvre d'algorithmes qui génèrent des milliers de transactions par secondes. Notre principe d'accélération nous dépasse et la vitesse de référence devient celle de la machine. Dès lors, le rythme imposé par la *disruption* devient le rythme constitutif de nos sociétés contemporaines et mène les individus à la folie en les dépossédant de leur capacité de pouvoir exercer leur raison sur le monde. La disruption produit et installe de fait une société automatique, et transforme le capitalisme en

un capitalisme computationnel où le temps machine s'impose (Stiegler, 2018 : 72). Les évolutions techniques et l'utilisation de plus en plus répandue des probabilités dans les organisations conduisent dans un premier les temps modernes a une forme de « folie réfléchie » (Sloterdijk, 2006 : 125) en venant court-circuiter en permanence la *psyché*. Désormais confrontés aux innovations techniques numériques, cette folie réfléchie devient une « nouvelle folie ordinaire » (Stiegler, 2018 : 196). Aliéné par la technique, les individus sombrent dans la folie (Astor *et al.*, 2023 : 62).

Mais décélérer, abaisser le rythme de l'accélération n'est pas chose aisée. Nous pouvons trouver au moins deux raisons à cela. La première concerne l'habitude – ou les modèles de gouvernement. En effet, de nombreux responsables politiques prennent désormais pour unique modèle celui de l'entreprise qui impose des exigences de rentabilité, de rapidité et de tangibilité (Timsit, 2004). Mais ce paradigme ne saurait s'appliquer tel quel dans les domaines de la santé ou de l'éducation par exemple. La seconde concerne l'évolution de notre société dans sa relation à la technique. Toutes les accélérations font système et nous sommes nous-mêmes devenus des rouages d'une *machine*. La technique, ce n'est pas simplement les innovations mécaniques, mais un système englobant qui isole l'individu du milieu naturel et qui implique qu'il ne peut plus penser en dehors du système (Ellul, 2012).

Le train comme représentant de cette philosophie

Le train à grande vitesse a largement participé à cette philosophie de la vitesse en rapprochant les grandes villes, en délaissant les petites gares, et en rendant la mobilité plus rapide, plus facile. Mais le rail porte une ambivalence. Le train, c'est le train à grande vitesse (TGV) de la SNCF qui bat le record de vitesse pour un train à 574,8 km/h en 2007, mais le train c'est aussi les petites lignes, à vitesse réduite

représentées par les trains de banlieue, les trains régionaux qui donnent à voir des paysages, sillonnent les territoires parfois délaissés par les citadins et qui sont bien souvent ceux qui ont vu leurs lignes être fermées faute de rentabilité (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010). Dès lors, si le train représente un certain passé de la course à la vitesse, il semble pouvoir en représenter également le futur, celui d'une vitesse plus réduite, plus sobre.

Poursuivre la course à la vitesse ?

Le futur de la vitesse est également le futur du train. Nous pouvons évidemment penser aux célèbres projets Hyperloop portés par différentes entreprises et entrepreneurs comme Elon Musk ou Richard Branson et sa société Virgin Hyperloop. Lorsqu'il annonce sa vision en 2013 par le biais d'un « concept paper » de 57 pages, Elon Musk promet de rejoindre San Francisco à Los Angeles en moins de trente minutes et à plus de 1 200 km/h dans des capsules reposant sur des champs magnétiques et installées dans un double tube surélevé et vidé de son air (Musk, 2013). Depuis, les différents projets d'Hyperloop se sont néanmoins heurtés au mur de la réalité avec de nombreux problèmes économiques, industriels, technologiques et environnementaux (Premsagar & Kenworthy, 2022). Plus récemment, Elon Musk a exprimé le projet d'une fusée reliant Paris à New York en trente minutes et à une vitesse de 27 000 km/h (Piquart, 2022). Ces innovations, bien que peu crédibles, correspondent au rythme actuel de l'innovation, d'accélération et de réduction des distances – entre les principales villes nationales et mondiales au détriment d'un maillage des territoires.

Mais cette course à la vitesse est-elle vraiment le but que l'on doit poursuivre ? Dans le cadre de la crise climatique, nous assistons à une redéfinition de notre rapport à la nature

et donc à une possible redéfinition de notre rapport à la vitesse.

Vers la fin de la vitesse ?

Aujourd'hui, le train représente une alternative *lente* à l'avion et propose une véritable expérience poétique et cinématique de voyage (Dickinson, Lumsdon & Robbins, 2011). Paul Virilio rapprochait l'expérience de voir son visage en surimpression sur les vitres d'un train par-dessus le paysage défilant à toute vitesse de celle des films de cinéma (Virilio, 1980 : 66-67).

Deux raisons se détachent qui laisseraient entendre que cette course à la vitesse est en déclin. La première serait une entrée dans une *ère du service*. Aujourd'hui, on assiste à un changement de paradigme. Désormais on raisonne davantage en termes de service. Le développement technique des dernières années a servi à d'autres choses que l'accélération. Le record de 574 km/h pour le TGV français date de plus de quinze ans. Pourquoi la SNCF n'a-t-elle pas cherché à battre ce record depuis ? Parce que les investissements ont été faits ailleurs : sièges, prises électriques, climatisation, prix, consommation d'énergie, wifi, design... De la même manière, pourquoi n'a-t-on pas cherché à reproduire le Concorde en service de 1976 à 2003 ? Techniquement, nous pouvons le produire de nouveau. Mais sans doute est-il trop cher à produire et à entretenir, trop gourmand en énergie, pas assez rentable. Dès lors, la course à la vitesse est-elle un objectif en soi aujourd'hui ? Plus forcément. Le retour en grâce du train de nuit (Woessner, 2022) aujourd'hui montre que la vitesse n'est pas le seul critère.

La seconde explication est écologique. La vitesse est un objet politique et écologique. Le secteur des transports représentait en 2019 31 % des gaz à effet de serre (GES) émis en France. Le ferroviaire émet seulement 0,3 % des

GES du secteur, alors qu'il transporte 11 % des voyageurs et des marchandises (Commissariat Général au Développement Durable, 2021), un argument de poids en faveur de son développement face à l'aérien et à l'automobile. Les contraintes écologiques aujourd'hui semblent entrer en contradiction avec la notion de vitesse pour lui remplacer une idée de sobriété. Les nouveaux TGV M présentés par la SNCF en 2021 auront la même vitesse de pointe que les TGV actuels, mais ils seront plus sobres dans leur consommation d'énergie, signe d'un changement des priorités (Béziat, 2021). Tout cela tend à démontrer que la course à la vitesse n'est plus fondamentalement opérante. Les innovations technologiques sont en réalité à placer dans dynamiques historiques, le plus souvent dans le cadre d'une concurrence effrénée entre les acteurs économiques et politiques ou d'enjeux géopolitiques.

Pour autant, un obstacle majeur se dresse devant ce nouveau paradigme de la sobriété : « l'accoutumance à la société technicienne » (Ellul, 1976 : 25). L'accumulation des expériences de vitesse depuis plusieurs siècles maintenant, ou pendant plusieurs décennies à l'échelle humaine, produit une accoutumance. Nous nous sommes accoutumés à la vitesse que nous associons au progrès et à la liberté de se déplacer, de communiquer. Et n'importe quel retour en arrière est perçu par les individus comme un renoncement, voire une régression. Cette accoutumance, cette urgence d'aller toujours plus vite, nous empêche de considérer clairement les bénéfices d'une réduction de la vitesse. Sur l'autoroute, la réduction de la limite de vitesse de 130 à 110 km/h permettrait par exemple une économie de carburants de 16 % par kilomètre parcouru tout en n'allongeant que très modestement le temps de parcours (Cerema, 2021).

Il est nécessaire de démystifier les bénéfices d'une augmentation de la vitesse. L'idée que l'augmentation de la vitesse rime avec réduction des temps de trajets est fautive dans les milieux urbains. Cette assertion se vérifie seulement

si elle concerne une minorité d'individus puisque plus il y aura d'automobilistes, plus il y aura d'embouteillages qui réduisent alors *de facto* la vitesse réelle. Pourtant, l'augmentation de la vitesse a souvent été vue comme une solution à beaucoup de problèmes urbains. Ce mythe a ainsi été fondé sur une *culture de la vitesse* qui associait la vitesse à la liberté et les accidents, non pas à cette vitesse, mais aux mauvais conducteurs et aux comportements des piétons (Tranter & Tolley, 2020). Cette augmentation de la vitesse a alors permis aux villes de s'étendre toujours plus loin, rendant toujours moins accessibles les espaces naturels pour les citadins, ainsi que la pratique de la marche ou l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens, deux activités physiques améliorant la santé.

Conclusion

Le rail représente donc tout à la fois le passé et le futur de la mobilité, le passé et le futur d'une philosophie de la vitesse en train de changer. Il a représenté l'histoire industrielle de l'Europe. Mais notre ère de l'accélération perpétuelle sous le coup des innovations radicales est peut-être sur le point d'arriver à son terme. En effet, différents impératifs nous invitent désormais à reconsidérer notre rapport à la vitesse, au premier rang desquels l'écologie et l'exigence de sobriété (dans la vitesse et dans les déplacements lointains) qu'elle contient. La course à la vitesse a été portée par les révolutions industrielles successives. Voiture, train, avion, l'humanité industrielle moderne a cherché à se déplacer toujours plus vite et toujours plus loin. La révolution numérique a, elle, rendu possible une *accélération cognitive* sans précédent en offrant une instantanéité dans les communications, dans la collecte des informations et dans leur traitement. Les sociétés sont entrées dans l'ère de la *disruption* (Stiegler, 2018) plongeant les individus dans la folie. L'exigence écologique

de sobriété offre ainsi la possibilité à l'humanité de ralentir la cadence industrielle certes, mais également la cadence de la vie humaine, prérequis à une appréciation rationnelle des enjeux politiques, économiques et sociaux contemporains.

Références bibliographiques

ARISTOTE. 1986. *Métaphysique*, trad. Jules Tricot, Paris, Vrin
ASTOR, Dorian, GENEL, Katia, LILTI, Antoine, NEIMAN, Susan, TALENT, Adrien. 2023. « Les ambivalences du progrès », *Revue Esprit*, 1-2, pp. 57-74.

ADORNO, Theodor, HORKHEIMERR, Max. 1974. *La dialectique de la raison*, KAUFHOLZ, E. (trad.), Paris, Gallimard, coll. « tel ».

ARENDDT, Hannah. 2002. *Les Origines du totalitarisme*, BOURETZ, P (dir.), BOURGET, J-L. DAVREU, R. GUÉRIN, A. LEIRIS, M. LÉVY, P. POUTEAU, M (trad.), Paris, Gallimard, coll. « Quarto ».

AUPHAN, Etienne. 2002, « L'apogée des chemins de fer secondaires en France : essai d'interprétation cartographique », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25, pp. 24-46.

BEZIAT, Eric. 2021. « La SNCF et Alstom dévoilent le futur train à grande vitesse », *Le Monde*, <https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/05/27/alstom-et-la-sncf-devoilent-le-futur-train-a-grande-vitesse_6081687_3234.html> [consulté le 23 avril 2023].

BRIDLE, James. 2022. *Un nouvel âge des ténèbres*, SALTEL, B. (trad.), Paris, Allia.

CEREMA. 2021. « Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence », <Émissions routières des polluants atmosphériques : Courbes et facteurs d'influence | Cerema> [consulté le 24 avril 2023].

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. 2020. *Chiffres clés du transport Édition 2020*, <<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/>

files/2020-03/datalab-66-chiffres-cles-transport-edition-2020-mars2020.pdf> [consulté le 16 avril 2023].

COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE. 2021. *Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports*, <<https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports>> [consulté le 24 avril 2023].

COUELLEC, Léo, & WEIL-DUBUC, Paul-Loup. 2017. « Chapitre 7. Big data ou l'illusion d'une synthèse par agrégation. Une critique épistémologique, éthique et politique », *Journal international de bioéthique et d'éthique des sciences*, 28, 3, pp. 63-79.

DICKINSON, Janet E., LUMSDON, Les M. & ROBBINS, Derek. 2011. « Slow travel: issues for tourism and climate change », *Journal of Sustainable Tourism*, 19, 3, pp. 281-300.

DUMAS, Alexandre. 1989. *Mes mémoires, 1830-1833*, Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins ».

ELLUL, Jacques. 2012. *Le Système technicien*, Paris, Le Cherche Midi, coll. « Documents ».

ELLUL, Jacques. 1976. « La technique considérée en tant que système », *Les Études Philosophiques*, 2, pp. 147-166.

EVARD, Jean-Luc. 2008. « Entretien avec Paul Virilio », *Revue Conférence*, 27, pp. 59-79.

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, BAVOUX, Jean-Jacques. 2010. « L'implantation des gares TGV en France : tensions inter-scalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo*, 1-2, pp. 9-22.

FAY, Sophie. « Face à l'inflation, une complexe stratégie tarifaire à la SNCF », *Le Monde*, https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/11/18/face-a-l-inflation-une-complexe-strategie-tarifaire-a-la-sncf_6150588_3234.html [consulté le 28 avril 2023]

FINEZ, Jean. 2014. « La construction des prix à la SNCF, une socio-histoire de la tarification. De la péréquation au yield

management (1938-2012) », *Revue française de sociologie*, 55, 1, pp. 5-39.

FORUM VIES MOBILES. 2020. *Enquête nationale mobilité et modes de vie 2020*, <<https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35081-Enquete-mobilite-francais-forum-vie-mobiles-2020.pdf>> [consulté le 20 avril 2023].

GARCIA, Tristan. 2016. *La vie intense*, Paris, Autrement, coll. « Les Grands mots ».

GOODHART, David. 2017. *The road to somewhere. The populist revolt and the future of politics*, Londres, Hurst Publishers.

GRALL, Bernard. 2003. *Économie de forces et production d'utilités. L'émergence du calcul économique chez les ingénieurs des Ponts et Chaussées (1831-1891)*, VATIN, F. (rev.), Rennes, Presses universitaires de Rennes.

HELDEN, Albert van., HANKINS, Thomas. 1994. « Introduction: Instruments in the History of Science », *Osiris*, 9, pp. 1–6.

LEHOUCQ, Roland, RIO, Emmanuelle, GRANER, François. 2020. « Tourisme spatial : quand les plaisirs de quelques-uns polluent la planète de tous », *The Conversation France*, <<https://theconversation.com/tourisme-spatial-quand-les-plaisirs-de-quelques-uns-polluent-la-planete-de-tous-146552>> [consulté le 20 avril 2023].

MCLUHAN, Marshall, FIORE, Quentin. 1967. *The Medium is the Massage*, New York, Touchstone.

MUSK, Elon. 2013. « Hyperloop alpha », <[Hyperloop Alpha \(tesla.com\)](https://hyperloop.tesla.com)> [consulté le 10 avril 2023].

O'NEIL, Cathy. 2016. *Weapons of math destruction. How big data increases inequality and threatens democracy*, New York, Crown.

PIQUART, Alexandre. 2022. « Paris-New York ou Washington-Kaboul en moins d'une heure, l'autre rêve militaire et commercial de SpaceX », *Le Monde*, <<https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/12/15/paris-new-york-ou-washington-kaboul-en-moins-d-une-heure-l-autre>>

reve-militaire-et-commercial-de-spacex_6154551_3234.html> [consulté le 23 avril 2022].

PREMSAGAR, Smriti, KENWORTHY, Jeffrey. 2022. « A Critical Review of Hyperloop (Ultra-High Speed Rail) Technology: Urban and Transport Planning, Technical, Environmental, Economic and Human Considerations », *Frontiers in Sustainable Cities*, n° 4, pp. 1-14.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (tome 42, n° 1383 à 1414). 1891. « Premier semestre de 1891 : les lois et décrets d'intérêt public et général », *Bulletin des lois de la République française sur Gallica*, Imprimerie nationale [consulté le 15 avril 2023].

RER EOLE. 2013. « Faits et chiffres », <<https://www.rer-eole.fr/faits-et-chiffres/>> [consulté le 15 avril 2023].

ROSA, Hartmut. 2012. *Accélération et aliénation. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, coll. « Théorie critique ».

SIDERIS, Anastasia, CUFF, Dana, HIGGINS, Timothy, & LINOVSKI, Orly. 2012. « Impact of high-speed rail stations on local development: a delphi survey ». *Built Environ*, 38, pp. 51–70.

SLOTTERDIJK, Peter. 2006. *Le Palais de cristal*, trad. Olivier Mannoni, Paris, Buchet-Castel, coll. « Essais et documents - Maren Sell ».

SNCF RÉSEAU. 2023. « Le Réseau », <<https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau>> [consulté le 30 mars 2023].

STIEGLER, Bernard. 2018. *Dans la disruption. Comment ne pas devenir fou ?*, Arles, Actes Sud, coll. « Babel ».

TIMSIT, Gérard. 2004. « Critique de la gestion pure : la gestion du changement dans le secteur public des pays d'Europe occidentale », *Revue internationale de politique comparée*, n° 11, 2, pp. 293-309.

TRANter, Paul, TOLLEY, Rodney. 2020. *Slow Cities: conquering our Speed Addiction for Health and Sustainability*, Elsevier.

VIRILIO, Paul. 1977. *Vitesse et politique. Essai de dromologie*, Paris, Galilée, coll. « L'espace critique ».

VIRILIO, Paul. 1980. *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, coll. « Le Commerce des Idées ».

VIRILIO, Paul. 1981. « Paul Virilio, philosophe de la vitesse », Propos recueillis par Christian Descamps, *Le Monde*, <https://www.lemonde.fr/archives/article/1981/09/07/paul-virilio-philosophe-de-la-vitesse_2715328_1819218.html> [consulté le 15 avril 2023].

VIRILIO, Paul. 1995. « Alerte dans le cyberspace », *Le Monde diplomatique*, n° 8, p. 28, <Alerte dans le cyberspace!, par Paul Virilio (Le Monde diplomatique, août 1995) (monde-diplomatique.fr)> [consulté le 14 avril 2023].

VIRILIO, Paul. 2000. « Les illusions du temps zéro », *Revue Esprit*, 1, pp. 97-104.

VIRILIO, Paul. 2005. *L'Accident originel*, Paris, Galilée, coll. « L'espace critique ».

VIRILIO, Paul. 2010. « Interview “La vitesse réduit le monde à rien” », Propos recueillis par Laure Noualhat, *Libération*, <https://www.liberation.fr/societe/2010/07/03/la-vitesse-reduit-le-monde-a-rien_663490/> [consulté le 15 avril 2023].

WOESSNER, Raymond. 2022. « Transport ferroviaire et territoires en France : vers la fin du tout-TGV? », *Population & Avenir*, n° 758, 3, pp. 14-16.

Jules Verne et l'univers ferroviaire : un voyage à travers sa vie et ses romans

Ana Isabel Moniz
Universidade da Madeira/CEComp/ILCML
María-Pilar Tresaco
Universidad de Zaragoza/T3AxEL

Dans les récits verniens le mouvement est permanent. Cela implique l'emploi de nombreux moyens de transport. Lorsqu'on pense à ceux que Jules Verne évoque tout au long de ses *Voyages extraordinaires*, on s'attend à des ballons plus ou moins insolites qui parcourent le ciel, alors que ces dirigeables sont presque inexistantes dans les romans verniens. On rêve de fusées ou de caravanes. On imagine des personnages se déplaçant sur différents animaux ou utilisant n'importe quel moyen de transport issu de l'imagination de Verne. On s'attend à des bateaux qui traversent les océans, les mers, les cours d'eau. On nous présente, décrits ou illustrés, toutes sortes de bâtiments flottants à voile ou à vapeur, voguant de

la Chine au Brésil, depuis un simple radeau jusqu'au Nautilus et même à des hommes-barques. C'est évident : le bateau est le moyen de locomotion préféré des personnages des *Voyages extraordinaires*. Et le train ? Le train est le second. Jules Verne le décrit d'une manière précise, avec le souci du détail, sous toutes les formes imaginables à l'époque.

Si nous survolons la vie de Jules Verne à travers sa correspondance, nous constatons que le train fait partie de son quotidien. Né à Nantes, il fait ses études à Paris où il demeure pendant quelques années. Finalement, il s'installe à Amiens qui « n'est que le point d'ancrage où il revient prendre des forces pour mieux en repartir » (Dusseau, 2005 : 234). Il rejoint régulièrement son éditeur Hetzel à Paris et, pour se détendre, il se déplace à Le Crotoy, son lieu de repos préféré. Pour ces parcours, il choisit le train et parfois il voyage gratuitement « Et encore, la Compagnie de l'Est m'a-t-elle délivré une passe d'aller et retour, qui me permet de voyager gratuitement » (Dumas, 1988 : 448).

Bien sûr, il adore naviguer. Il accomplit deux longues traversées de l'Atlantique à la Méditerranée. Mais le retour se fait toujours en train. Le premier de Marseille à Paris, le deuxième, plus long, depuis Rome, en passant par Florence, Milan, Turin et à travers le tunnel du Mont Cenis, enfin c'est l'arrivée à Paris.

Philippe Valetoux rapporte que, pendant cette deuxième traversée méditerranéenne, Verne et ses compagnons longent la côte africaine par la route, mais montent dans un train dès que possible :

Malgré tout, les paysages sont superbes et, comme il n'y a pas grand-chose à voir en mer, on décide de continuer une partie du voyage par la terre. La ligne de chemin de fer existe jusqu'à Soukhara et, de là, on rejoindra Tunis à l'aventure. Après Soukhara, les voyageurs descendent la montagne en calèches, suivent le lit de la rivière Merdjida et arrivent à Moughtharts. C'est le chemin

qui suivra la ligne de chemin de fer, encore en construction. [...] après plusieurs kilomètres de crapahut, on rejoint un morceau de voie ferrée achevée. Tout le monde embarque dans un wagon à bagages et le convoi, formé d'une locomotive et de deux wagons, s'ébranle, alors que la ligne n'est pas encore en service. Sous un déluge de pluie, le train arrive à Gardinaou, [...] Le lendemain, le lever a lieu très tôt pour prendre le train de Tunis. [...] Enfin, c'est l'arrivée à Tunis... (Valetoux, 2005 : 149-150)

Dans sa vie privée Jules Verne a beaucoup utilisé le train, mais encore bien plus tout au long des *Voyages extraordinaires*, et c'est là que nous constatons que la vision vernienne des trains est extrêmement large et variée.

Jean Chesneaux (1967 : 227) considère que Jules Verne se situe dans une certaine tradition saint-simonienne étant donné la place qu'il accorde aux chemins de fer, l'un de ses sujets de prédilection. Ils tiennent une place privilégiée dans les *Voyages Extraordinaires*; mieux que tout autre moyen de locomotion, ils symbolisent l'aptitude de l'humanité à parcourir le globe sans se laisser détourner de son but, à le ceinturer, à y tracer son paraphe.

La première fois que ce moyen de transport est mentionné c'est dans son premier roman *Cinq semaines en ballon* (1863¹ : Ch. III) et cette mention est enrichie d'une illustration, car « l'utilisation de la gravure devient un art indissociable des textes de l'époque » (Dekiss, 2002 : 102). L'illustration montre un voyageur, Kennedy, qui prend un chemin de fer, on a le sentiment que l'auteur invite le lecteur à l'accompagner pendant ce premier voyage. La dernière fois que le mot chemin de fer apparaît dans un roman vernien est dans *L'invasion de la mer* (1905 : Ch. IX). La dernière illustration, peut-être prémonitoire, c'est une catastrophe dans *Le testament*

1 La datation de tous les romans cités est celle de la première édition. Il se peut que le datage ne corresponde pas à l'édition Hetzel car quelques romans ont connu une édition préoriginale. (Gondolo della Riva : 1977).

d'un excentrique (1899 : Ch. XIV). Les illustrations détaillent ce que le texte décrit et permettent aux lecteurs de connaître un monde inconnu.

Verne utilise surtout le mot train, mais d'autres termes, dans différentes langues, sont également présentes dans tous ses romans ; ainsi dans *Une ville flottante* (1870 : Ch. XXXIX) on trouve chemin de fer, express, railway, sleeping-car, rail-road (Image I).

Sur l'autre rive, un petit chemin de fer presque vertical, mu par un filet détourné de la chute américaine, nous hissa en quelques secondes sur la hauteur. A une heure et demie, nous prenions l'express qui nous déposait à Buffalo à deux heures un quart. Après avoir visité cette jeune grande ville, après avoir goûté l'eau du lac Érié, nous reprenions le New-York central railway, à six heures du soir. Le lendemain, en quittant les confortables couchettes d'un « sleeping-car, » nous arrivions à Albany, et le rail-road de l'Hudson, qui court à fleur d'eau le long de la rive gauche du fleuve, nous jetait à New-York, quelques heures plus tard

Image I. *Une ville flottante* (1870 : Ch. XXXIX)

L'auteur s'efforce de fournir la terminologie spécifique du pays car c'est une manière de rapprocher le lecteur des différentes langues et cultures. Daniel Compère signale que « Rapportant indirectement le propos de l'autre, le texte peut effacer davantage les frontières entre l'emprunt et sa propre voix, tout en préservant l'effet didactique » (1991 : 60). Verne parle aussi d'un autre type de train, d'un assemblage flottant qui « [...] formerait de petits trains, et ils s'en iraient tranquillement jusqu'à la hauteur du groupe de sequoias que le

ruisseau traversait obliquement » (*L'école des Robinsons*, 1882 : Ch. XX).

Quelle est la fonction du train dans l'œuvre vernienne? Nous pourrions considérer le chemin de fer comme un simple moyen de transport mais, chez Verne, il va de soi que c'est bien plus complexe que cela. Il offre à ses lecteurs la possibilité de connaître le vaste monde ferroviaire, en cours de développement à l'époque.

Il y a trois œuvres où le train joue un rôle vraiment important dans le déroulement de l'action du roman : *Le tour du monde en 80 jours* (1872), *Michel Strogoff* (1876) et surtout *Claudius Bombarnac* (1892) car toute l'action de ce roman se passe dans un train ou à ses alentours (Image II).

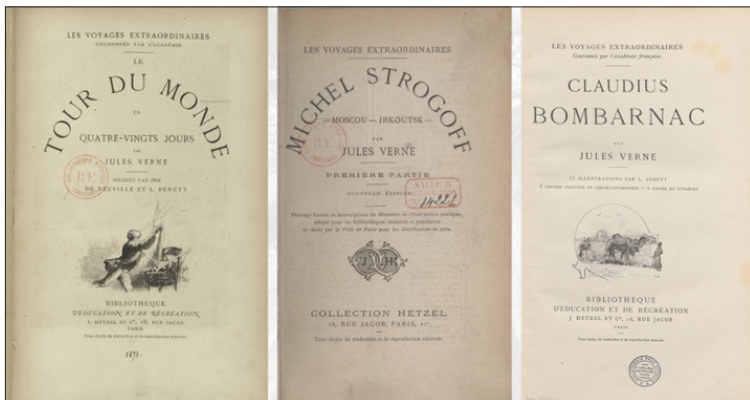


Image II.

*Le tour du monde
en 80 jours* (1872)

Michel Strogoff (1876)

*Claudius
Bombarnac* (1892)

Verne emploie le mot train ou ses synonymes pour intituler certains chapitres : « Le railway de Melbourne à Sanghurst » chapitre XII de *Les enfants du capitaine Grant. Australie* (1865/67); « Dans lequel on prend le train express du chemin de fer du Pacifique » chapitre XXVI de *Le tour du*

monde en 80 jours (1872) ou « Le train d'Adélaïde », chapitre IV de *Mistress Branican* (1891) (Image III).

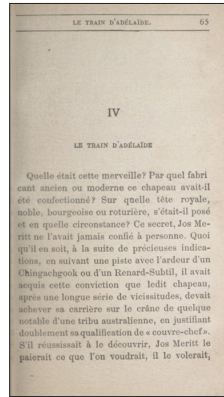
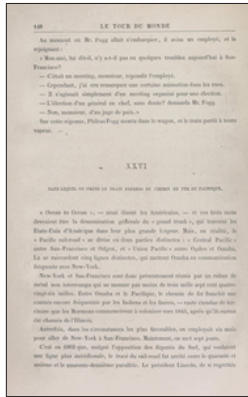
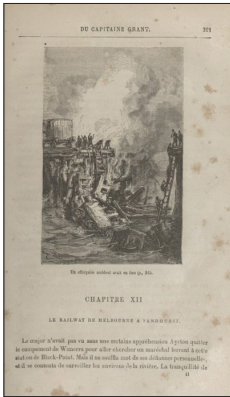


Image III

Les enfants du capitaine Grant (1865/67)

Le tour du monde en 80 jours (1872)

Mistress Branican (1891)

Généralement, les déplacements se font en train entre les lieux de résidence des héros verniens et l'endroit où débutent ou se terminent leurs aventures. Le professeur Lidenbrok et son neveu Axel prennent un train pour commencer leur *Voyage au centre de la Terre* (1864 : Ch. VIII) ; pour gagner son pari, Phileas Fogg commande un train spécial pour rentrer à Londres (1872 : Ch. XXXIV) ou *César Cascabel* (1890 : P. 2, Ch. XV) et sa famille l'utilisent lorsqu'ils font route pour la France

Le train sert au déplacement des protagonistes, mais aussi à boucler le cercle, par exemple dans *Le rayon vert*. Helena Campbell monte dans un train pour fuir Ursiclos : « Me marier moi. Épouser monsieur Ursiclos!... Nous verrons cela... nous en reparlerons! » Ursiclos la rejoint en train, mais finalement ce sera un aller et retour, car Helena a choisi de rester avec l'aimable Olivier Sinclair : « Et, saluant avec

une raideur de géomètre, [Ursiclos] il reprit à pas comptés le chemin de la gare » (*Rayon vert*, 1882 : Ch. II, Ch. XXIII).

Pour Jules Verne, le progrès va de pair avec le train, ainsi Michel Ardan dans *De la Terre à la Lune* affirme « L'homme a commencé par voyager à quatre pattes, puis, un beau jour, sur deux pieds, puis en charrette, puis en coche, puis en patache, puis en diligence, puis en chemin de fer [...] » (1865 : Ch. XIX). De leur côté, les habitants de *L'île mystérieuse* déclarent que « Nous y bâtirons des villes, nous y établirons des chemins de fer, nous y installerons des télégraphes, et un beau jour, quand elle sera bien transformée, bien aménagée, bien civilisée [...] » (1874/75 : P. 1, Ch. X). Et dans *Nord contre Sud*, on lit « L'année suivante, ce chef-lieu du comté de Duval allait gagner encore, en se reliant par un chemin de fer à Talhassee, la capitale de la Floride » (1887 : Ch. VI).

Pendant, parfois, Verne critique l'expérience du voyage en chemin de fer et ce que cela implique,

Oui! aveuglé par la fumée, par la vapeur, par la poussière, et, mieux encore, par la rapidité du transport. Je ne veux pas médire des chemins de fer, [...] se calefauter dans le compartiment d'un wagon, [...] passer par cet incessant brouhaha des mugissements de la locomotive, des sifflets de la chaudière, du grincement des rails et du gémissement des freins, est-ce que c'est voyager, cela! (*La maison à vapeur*, 1879/80 : Ch. II)

Décidément, déclara en souriant l'officier, les ingénieurs modernes ne respectent plus rien! Si on les laisse faire, ils combleraient les mers avec les montagnes et notre globe ne serait qu'une boule lisse et polie comme un œuf d'autruche, convenablement disposée pour l'établissement de chemins de fer! (*L'invasion de la mer*, 1905 : Ch. VI)

Mais le train sert également à honorer. À leur retour de la lune, les héros d'*Autour de la Lune* sont transportés en

triomphe dans un train, « Seule, une locomotive à grande vitesse, entraînant un wagon d'honneur, eut le droit de circuler pendant ces quatre jours sur les chemins de fer des États-Unis » (1869 : Ch. XXIII). (Image IV)



Image IV. *Autour de la Lune* (1869 : Ch. XXIII)

Il arrive aussi que la construction d'un chemin de fer constitue un prétexte au refus de financer une expédition vers la lune : « Quant à l'Espagne, il lui fut impossible de réunir plus de cent dix réaux. Elle donna pour prétexte qu'elle avait ses chemins de fer à terminer » (*De la Terre à la Lune*, 1865 : Ch. II).

Les personnages de ses romans utilisent très souvent le train pour se déplacer, et Jules Verne en profite pour apporter de nouvelles connaissances à ses lecteurs. Il le fait à partir de perspectives différentes et complémentaires, c'est-à-dire le train lui-même et le développement du réseau ferroviaire du XIX^e siècle. Il répertorie les problèmes liés aux chemins de fer et retrace les paysages qu'ils traversent.

Le long de ses romans Jules Verne explique le mouvement des trains, comme dans *Le testament d'un excentrique* : « Enfin le sifflet se fit entendre, le train s'ébranla, la puissante locomotive hennit par sa bouche évasée qui lançait des gerbes d'étincelles mêlées de vapeur » (1899 : Ch. VII). Dans *Clovis Dardentor*, il signale qu'« A neuf heures cinq juste, rossignolade du chef de gare, claquement des portières que l'on ferme et dont on rabat le crochet, sifflet strident de la locomotive, et démarrage bruyant du train qui sursauta au passage des plaques tournantes » (1896 : Ch. X). Mrs. Branican se déplace aussi en train car « Les chemins de fer australiens sont établis dans d'excellentes conditions : wagons confortables qui roulent sans secousse; voie dont le parfait état ne provoque que d'insensibles trépidations » (*Mistress Branican*, 1891 : P. 2, Ch. IV).

Verne décrit l'aménagement intérieur des trains avec tellement de précision que le lecteur en arrive à croire que c'est lui-même qui voyage,

À l'intérieur, point de compartiments : deux files de sièges, disposés de chaque côté, perpendiculairement à l'axe, et entre lesquels était réservé un passage conduisant aux cabinets de toilette et autres, dont chaque wagon est pourvu. Sur la longueur du train, les voitures communiquaient entre elles par des passerelles et les voyageurs pouvaient circuler d'une extrémité à l'autre du convoi, [...] des wagons-salons, des wagons-terrasses. Des wagons-restaurants et des wagons-cafés. Il n'y manquait que des wagons-théâtres. Mais il y en aura un jour. (*Le tour du monde dans 80 jours*, 1872 : Ch. XXVI)

L'auteur utilise le train pour rapprocher ses lecteurs de lieux qui leur seraient autrement inaccessibles. Il veut leur faire deviner, à travers le texte et l'illustration, les paysages que l'on peut découvrir en voyageant en train, comme le Kara-Koum ou le Wyoming (Image V),

Le train fila en plein désert. C'est le Kara-Koum, « le désert noir. » [...] Dans les paysages, il faut saisir l'œil par les couleurs. Est-ce que la géographie n'est pas du paysage? [...] Le Kara-Koum est formé de dunes sablonneuses, singulièrement mobiles, que les grands vents menacent de déplacer sans cesse. (*Claudius Bombarnac*, 1892 : Ch. VI)

À partir de cette ville, le railroad traverse le Wyoming, l'Utah, la Nevada, la Californie, et vient aboutir à l'océan Pacifique. [...] Le Wyoming n'a point de limites naturelles. Il est réduit à celles que la géodésie lui a fixées, c'est-à-dire aux lignes droites d'un carré long. C'est un pays de montagnes imposantes et de vallées profondes, entre lesquelles le Colorado, la Columbia, le Missouri, prennent leurs sources. (*Le testament d'un excentrique*, 1899 : P. 2, Ch. I)

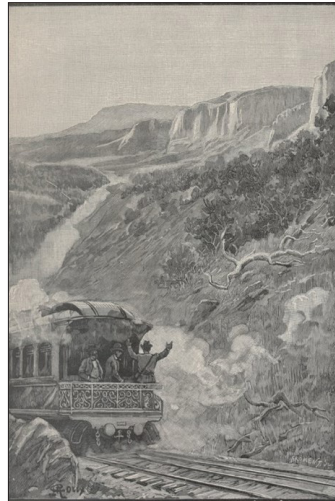


Image V.

Claudius Bombarnac
(1892 : Ch. VI)

Le testament d'un excentrique
(1899 : P. 2, Ch. I)

Des États-Unis à la Russie, des pays baltes à l'Australie, Verne nous explique le réseau ferroviaire de l'époque. En Irlande, *P'tit bonhomme* dort pendant qu'« On traverse Dromor, Ennis qui est la capitale du comté, où le train arriva vers minuit, puis Claire, puis New-Market, puis Six-Miles, la frontière enfin et, à cinq heures du matin, le train entra en gare de Limerick » (1893, P. 1, Ch. VI). Mais aussi les tronçons de voie ferrée qui sont en construction « On ne peut rien voir du railway trans-saharien en construction d'après le projet Duponchel, long ruban de fer qui doit relier Alger à Tombouctou par Lagouat, Gardain, et atteindre plus tard le golfe de Guinée » (*Robur le Conquérant*, 1886 : Ch. XII).

Verne retrace les problèmes auxquels le voyageur d'un train de l'époque peut et doit faire face : un troupeau de buffalos (Image VI), « comme les appellent improprement les Américains » (*Le tour du monde en quatre-vingts jours*, 1872 : Ch. XXVI/XXXIX), barre le train où voyagent Phileas Fogg et ses compagnons et, un peu plus tard, une bande de Sioux munis de fusils attaquent leur train. De son côté *Claudius Bombarnac* (1892 : Ch. XXI/XV) subit l'assaut des bandits après avoir dû affronter des lions, tout comme les habitants eux-mêmes de *L'île à hélice* (1895 : P. 2, Ch. VI) (Image VII).



Image VI. *Le tour du monde
en quatre-vingts jours*
(1872 : Ch. XXVI)



Image VII. *L'île à bélice*
(1895 : P.2, Ch.VII)

L'écrivain, tout en transmettant le vocabulaire spécifique des trains, décrit leurs pannes tout comme les complications qui se produisent le long du voyage et que Passepartout essaie d'éviter (Image VIII),

Là, suspendu d'une main entre le wagon des bagages et le tender, de l'autre il décrocha les chaînes de sûreté; mais par la suite de la traction opérée, il n'aurait pu parvenir à dévisser la barre d'attelage, si une secousse que la machine éprouva n'eût fait sauter cette barre, et le train, détaché, resta peu à peu en arrière, tandis que la locomotive s'enfuyait avec une nouvelle vitesse. (*Le tour du monde en quatre-vingts jours*, 1872 : Ch. XXIX)

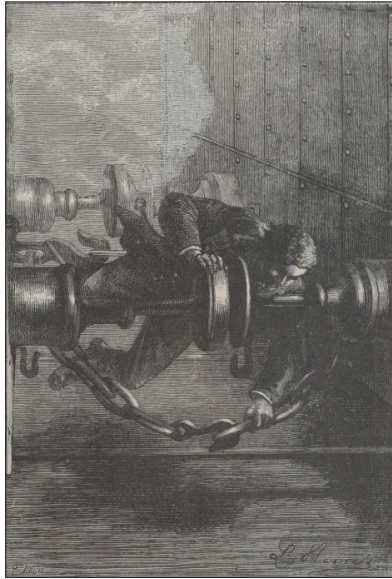


Image VIII. *Le tour du monde en quatre-vingts jours* (1872 : Ch. XXIX)

Jules Verne introduit dans ses romans des situations quotidiennes, parfois ridicules, qui peuvent se produire lors d'un voyage en train. Il y a toujours un voyageur en retard et, de plus, maladroit (Image IX),

Soudain, des cris se font entendre, – des cris où la colère se mêle au désespoir, et je saisis ces mots en allemand :

« Arrêtez! ... Arrêtez! »

Je baisse la vitre et regarde.

Un gros homme, valise à la main, chapeau-casque sur la tête, les jambes embarrassées dans les plis de sa veste houppelande, court à perdre haleine. Il est en retard. (*Claudius Bombarnac*, 1892 : Ch. I)



Image IX. Claudius Bombarnac (1892 : Ch. I)

On trouve un texte ainsi qu'une illustration où l'on explique un événement aussi banal que le fait d'offrir une cigarette et de fumer ensemble (Image X), « Une main, qui tient un cigare, se tend vers lui. Popof sourit, et bientôt ses bouffées odorantes se mélangent voluptueusement aux miennes » (*Claudius Bombarnac*, 1892 : Ch. VI).



Image X. *Claudius Bombarnac* (1892 : Ch. VI)

Il est également possible d'assister à un mariage, ce qui est assez singulier dans un train, (Image XI),

Sur les plateformes se sont groupés les curieux empressés à ne rien perdre de la cérémonie nuptiale. [...] Ils doivent signer à l'acte de mariage. [...] La cérémonie est reprise, [...] Les deux futurs, – ils ont encore droit à la cette qualification, – se lèvent alors, et le clergyman leur demande s'ils consentent à s'accepter réciproquement pour époux. [...]

Un oui sec de miss Horatia Bluett, un oui bref de Fulk Ephrinell lui répondent, et les deux époux sont déclarés unis par les liens du mariage. (*Claudius Bombarnac*, 1892 : Ch. XII)



Image XI. *Claudius Bombarnac* (1892 : Ch. XII)

À une époque où le réseau ferroviaire se développe dans le monde entier, Verne n'omet pas le fait que les trains peuvent être impliqués dans des accidents et décrit les conséquences qui en découlent. Lorsqu'il s'agit d'expliquer un désastre ferroviaire, il n'hésite pas à le recréer dans les moindres détails, pour ses lecteurs (Image XII),

Un effroyable accident avait eu lieu, non une rencontre de trains, mais un déraillement et une chute qui rappelaient les plus graves désastres des railways américains. La rivière que traversait la voie ferrée était comblée de débris de wagons et de locomotives. Soit que le pont eût cédé sous la charge du train, soit que le convoi se fût jeté hors des rails, cinq voitures sur six avaient été précipitées dans le lit de la Lutton à la suite de la locomotive. Seul, le dernier wagon, miraculeusement préservé par la rupture de sa chaîne, restait sur la voie à une demi-toise de l'abîme. Au-dessous, ce

n'était qu'un sinistre amoncellement d'essieux noircis et faussés, de caissons défoncés, de rails tordus, de traverses calcinées. De toute cette agglomération d'objets informes sortaient encore quelques flammes et des spirales de vapeur mêlées à une fumée noire. Après l'horrible chute, l'incendie plus horrible encore! De larges traces de sang, des membres épars, des tronçons de cadavres carbonisés apparaissaient çà et là, et personne n'osait calculer le nombre de victimes entassées sous ces débris. » (*Les enfants du capitaine Grant*, 1865-67 : P. 2, Ch. XI).



Image XII. C *Les enfants du capitaine Grant* (1865-67 : P. 2, Ch. XII)

Néanmoins toutes les catastrophes ne sont pas aussi épouvantables. Cela n'empêche pas l'auteur de les décrire en sorte que le lecteur puisse éprouver l'ampleur de l'accident (Image XIII),

[...] à une brusque courbe de la voie ferrée, le train éprouva un choc très violent. Puis, pendant une minute, il courut sur la pente d'un remblai.

Voyageurs plus ou moins culbutés, cris, confusion, désordre général dans les wagons, tel fut l'effet produit tout d'abord. On pouvait craindre que quelque accident grave ne se produisît. Aussi, avant même que le train fût arrêté, les potières s'ouvrirent-elles, et les voyageurs, effarés, n'eurent-ils qu'une pensée : quitter les voitures et chercher refuge sur la voie. [...] Cependant, tout danger avait promptement disparu. Une rupture du bandage du wagon de bagages avait provoqué d'abord le choc, puis l'arrêt du train, mais peu s'en était fallu que, rejeté hors des rails, il n'eût été précipité du haut du remblai dans une fondrière. (*Michel Strogoff*, 1876 : Ch. IV)

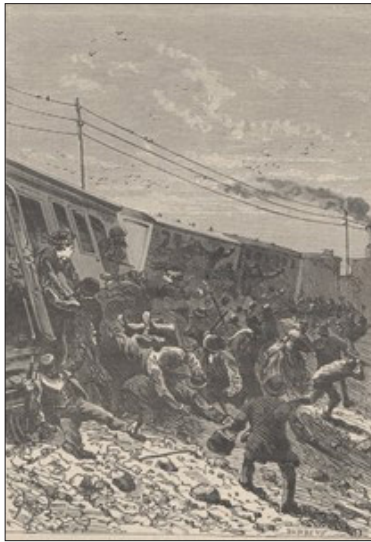


Image XIII. Michel Strogoff (1876, Ch. IV)

Il y a aussi des descriptions d'accidents prévisibles, comme celui qui se produit dans *Kériban le tétu*. Le texte ainsi que l'illustration montrent comment l'incompréhensible peut devenir réalité (Image XIV),

« Mais passez! passez donc! répétait le gardien. Passez donc!... Voici le train! »

Et, en effet, on entendait le sifflet de la locomotive, que cachait encore un coude de railway.

« Arrière! cria Kéran.

- Arrière! cria Saffar. »

En ce moment, les hennissements de la locomotive s'accrochèrent. Le gardien, éperdu, agitait son drapeau, afin d'arrêter le train... Il était trop tard... Le train débouchait de la courbe...

Le seigneur Saffar, voyant qu'il n'avait plus le temps de franchir la voie, recula précipitamment. Bruno et Nizib s'étaient jetés de côté. Ahmet et Van Mitten, saisissant Kéran, venaient de l'entraîner précipitamment, pendant que le postillon, enlevant son attelage, le poussait tout entier hors de la barrière.

A ce moment même, le train passait avec la rapidité d'un express. Mais en passant, il heurta l'arrière-train de la chaise, qui n'avait pu être entièrement dégagée, il le mit en pièces, et disparut, sans que ses voyageurs eussent seulement senti le choc de ce léger obstacle. (1883 : P. 1, Ch. XVII)



Image XIV. *Kéran le têtard* (1883, P. 1, Ch. XVII)

On découvre un accident encore plus absurde, comme celui qui est exposé dans *Le testament d'un excentrique*,

Personne sur la locomotive, qui vomissait des torrents de fumée et de vapeur, ni chauffeur, ni mécanicien... [...]

Sur la même voie, à demi-quart de mille, apparaissait un autre train qui venait en sens contraire, animé, lui aussi, d'une vertigineuse vitesse...

Quelques secondes après se produisit une effroyable collision. Les deux locomotives s'étaient télescopées avec une indescriptible violence, brisant les fourgons l'un contre l'autre. Puis, après une formidable explosion, les débris des deux chaudières volèrent à travers l'espace. (1899 : P. 2, Ch. XII)

Deux trains, face à face (Image XV), avec le seul but d'offrir à des curieux un palpitant spectacle, organisé à leurs frais, Jules Verne précise « spectacle américain, s'il en fut ».

Toute la force de la rencontre de ces deux trains est exprimée, en détail, tant dans le texte que dans l'illustration.

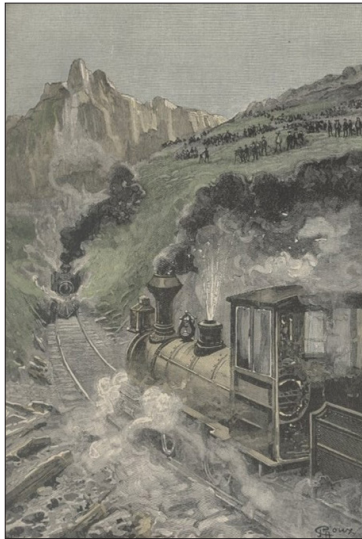


Image XV. *Le testament d'un excentrique* (1899 : P. 2, Ch. XII)

On connaît, sans doute, le nom d'un bateau vernien, par exemple le Nautilus, on peut penser à un ballon, comme celui de *Cinq semaines en ballon*, l'Albatros ou l'Épouvante, mais on ne fait presque jamais le rapport entre Jules Verne et le train. Pourtant, celui-ci est le deuxième moyen de transport le plus utilisé dans son œuvre.

Le train est présent dans quarante-huit des cinquante-quatre romans de Jules Verne (trente ont été mentionnés ici). À travers ses *Voyages extraordinaires*, Jules Verne a offert à un large public la possibilité de connaître le monde des chemins de fer de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Il a transmis l'idée de l'importance accordée aux trains et aux réseaux ferroviaires en plein développement. Dans les romans de Jules Verne, le texte et l'illustration constituent une unité parfaite et l'auteur fait pénétrer ses lecteurs dans un monde qui n'était accessible, à l'époque, qu'à un nombre très restreint d'entre eux. Il les a fait rêver, de sorte qu'ils ont pu voyager en chemin de fer sans avoir à se déplacer. Il leur fallait, tout simplement, lire l'un de ses romans.

Références bibliographiques

CHESNEAUX, Jean. 1967. « Jules Verne et la tradition du socialisme utopique », in : *L'Homme et la société*, n° 4, pp. 223-232. doi : 10.3406/homso.1967.1040

COMPÈRE, Daniel. 1991. *Jules Verne écrivain*, Genève, Droz.

DEKISS, Jean-Paul. 2002. *Jules Verne l'enchanteur*, Paris, Le Félin.

DUMAS, Olivier. 1988. *Jules Verne. Avec la correspondance inédite de Jules Verne avec sa famille*, Lyon, La Manufacture

DUSSEAU, Joëlle. 2005. *Jules Verne*, Paris, Perrin.

GONDOLO DELLA RIVA, Piero. 1977. *Bibliographie analytique de toutes les œuvres de Jules Verne*, Paris, Société Jules Verne.

VALEToux, Philippe. 2005. *Jules Verne en mer et contre tous*, Paris, Magellan & Cie.

Les romans de Jules Verne cités sont disponibles sur le site de la Bibliothèque Nationale de France : <https://cutt.ly/13lYxLy> [date de consultation : 30.01.2023]

- (1863) *Cinq semaines en ballon*
- (1864) *Voyage au centre de la Terre*
- (1865) *De la Terre à la Lune*
- (1867/68) *Les enfants du capitaine Grant. Australie*
- (1869/70) *20.000 lieues sous les mers*
- (1869) *Autour de la Lune*
- (1870) *Une ville flottante*
- (1872) *Le tour du monde en 80 jours*
- (1874/75) *L'île mystérieuse*
- (1874/75) *Le Chancellor*
- (1876) *Michel Strogoff*
- (1879) *Les tribulations d'un Chinois en Chine*
- (1879/80) *La maison à vapeur*
- (1881) *La Jangada*
- (1882) *L'école des Robinsons*
- (1882) *Le rayon vert*
- (1883) *Kéran le tétu*
- (1884) *L'étoile du Sud*
- (1886) *Robur le Conquérant*
- (1887) *Nord contre Sud*
- (1890) *César Cascabel*
- (1891) *Mistress Branican*
- (1892) *Claudius Bombarnac*
- (1893) *P'tit bonhomme*
- (1895) *L'île à bélice*
- (1896) *Clovis Dardentor*
- (1898) *Le superbe Orénoque*
- (1899) *Le testament d'un excentrique*
- (1904) *Maître du monde*
- (1905) *L'invasion de la mer*

Sites consultés :

Carte des chemins de fer d'Algérie et de Tunisie : <https://cutt.ly/P3lYJmy> [consulté le 30.01.2023]

Carte de la Tunisie : <https://cutt.ly/R3lYPWe> [consulté le 30.01.2023]

Gare d'Amiens : <https://n9.cl/sg25e9> [consulté le 30.01.2023]

Gare de Nantes : <https://n9.cl/8be9d> [consulté le 30.01.2023]

Gare de St-Lazare (Paris) <https://n9.cl/92izt> [consulté le 30.01.2023]

Gare Le Crotoy : <https://n9.cl/0mgjr> [consulté le 30.01.2023]

Saint Michel III : <https://n9.cl/ourh2> [consulté le 30.01.2023]

***Le Convoi du 24 janvier* de Charlotte Delbo.
Récit d'un déplacement forcé sur les rails vers
Auschwitz, SNCF impliquée**

Ana Maria Alves
Instituto Politécnico de Bragança
CLLC Aveiro/FLUP

Sur les deux cent trente qui chantaient dans les wagons au départ de Compiègne, le 24 janvier 1943, quarante-neuf sont revenues, après vingt-sept mois de déportation. Pour chacune, un miracle qu'elle ne s'est pas expliqué. (Delbo, 1965 : 22)

Cette épigraphe nous transporte d'emblée dans l'univers concentrationnaire que Charlotte Delbo rappelle dans son récit *Le convoi du 24 janvier*, œuvre décrite comme étant une « contribution à l'Histoire, à la sociologie » (Chapsal, 1966 : 74). S'inscrivant dans l'écriture de l'indicible, de la déportation, de la déshumanisation, assurée par des auteurs masculins tels que Levi, Wiesel, Kertész, Améry, Antelme Rousset, Semprun, entre autres, Delbo vient porter un nouveau

regard sur la mémoire de l'univers concentrationnaire vécu au féminin. Engagée dans la Résistance depuis 1941, arrêtée en mai 1942 et déportée dans le convoi du 24 janvier 1943, ni juive, ni tzigane, elle recevra le même tatouage que les autres déportés à Auschwitz-Birkenau.

Convaincue que la littérature « est assez grande pour tout englober » (*idem* : 76), Delbo présente son expérience vingt ans après. Contrairement à « certains [qui] ont dit que la déportation ne pouvait pas entrer dans la littérature, que c'était trop terrible, qu'on n'avait pas le droit d'y toucher » (*ibidem*), elle décide d'évoquer, par l'expression littéraire, cette dure épreuve. Ne pas raconter est, d'après elle, « diminuer la littérature » (*ibidem*).

Interrogée, dans un entretien avec Jacques Chancel en avril 1974, sur les raisons qui l'ont portée à écrire au sujet de cette expérience de 230 « prisonnières politiques (...) déportées en Allemagne » (Delbo, 1965 : 9), elle assure que « tous ceux qui sont passés par les camps de concentration ont eu envie de faire savoir ce que c'était » (Delbo, 1974). Elle ajoutera plus loin que la raison qui l'a menée à témoigner et à écrire sur Auschwitz était une obligation ou, pour reprendre les paroles de Todorov « un devoir : celui de se souvenir » (Todorov, 1995 : 16). Il s'agit pour elle, et faisant écho à la pensée de Ricœur, d'« un devoir de rendre justice, par le souvenir à un autre que soi » (Ricœur, 2000 : 108), de « porter à la connaissance, (...) [de] porter à la conscience » de ceux, comme le précise Régine Robin, « qui n'ont pas connu la guerre ou qui étaient trop jeunes pour comprendre la gravité des événements » (Robin, 2003 : 322). Ceux-là se transformeront en « gardien » (Hirsch, 2013 : 11) d'après Marianne Hirsch, ou bien en « témoin du témoin » (Wieviorka, 2002 : 171) comme le décrit Wieviorka, et intégreront la génération d'après, c'est-à-dire celle qui « par l'entremise de l'art ou de l'écriture » (Bellemare-Page, 2006 : 50), parviendra à exprimer « une forme indirecte de mémoire » (Hirsch, 2013 : 7) d'un

« héritage du génocide et des catastrophes collectives » (*idem* : 9). Delbo est donc revenue pour parler car, comme elle le souligne dans *Qui rapportera ces paroles ?* « Il faut qu'il y en ait une qui revienne pour dire » (Delbo, 2013 : 16), pour reconstruire une mémoire collective et non individuelle. L'autrice ne peut accepter « qu'on ait détruit (...) des millions d'êtres et que tous ces cadavres soient muets pour toujours, et que toutes ces vies soient sacrifiées pour rien ? » (*ibidem*).

Ainsi, dans *Le convoi du 24 janvier*, Delbo décide de sortir de l'oubli une expérience féminine des camps de concentration. À ce titre, elle nous fait part de la mémoire traumatique de sa déportation, ainsi que celle de 229 femmes françaises dont le seul crime est d'avoir lutté contre le nazisme. Elles furent arrêtées « sous l'étiquette politique » (Delbo, 1965 : 16), parties dans un convoi de Compiègne à destination d'Auschwitz-Birkenau. L'autrice revient sur ce long et douloureux voyage dont elle évoque le départ :

Le matin du 24 janvier 1943, (...) Les camions se sont arrêtés près d'une voie de garage éloignée des quais. Des wagons de marchandises formaient un long train. (...) Au fur et à mesure que nous sautions à terre, des soldats allemands nous y faisaient monter. (...) Nous étions deux cent trente. (*idem* : 9)

Parmi ces femmes se trouvaient « des épouses, mères déjà veuves ou jeunes filles, femmes de..., intellectuelles parisiennes, commerçantes de Rouen ou ouvrière de Marseille, engagée, indignée » (Giler, 2019). En fait, « sur 230, 96 d'entre elles sont résistantes, les autres sont des prisonnières de droit commun, prostituées ou coupable d'avoir passé la ligne de démarcation » (*ibidem*). On y trouve « la plus âgée (...) née en 1875, la plus jeune en 1925. Elles viennent de tous les coins de la France, le Cantal, les Vosges, la Bretagne, Bourges, le Midi, Paris. Certaines sont nées à l'étranger » (Chapsal, 1966 : 74). Une grande partie de ces femmes « avaient des métiers

simples : couturières, coiffeuses, blanchisseuses, fermières, femmes de ménage (...). Vingt-sept appartenaient à des professions dites libérales : médecins, professeurs, assistantes sociales, secrétaires » (*ibidem*).

Par le biais d'une brève biographie qu'elle construit par ordre alphabétique, Delbo leur rend hommage, dans le but de restituer l'identité de celles qui l'ont accompagnée telles la résistante Marie-Claude Vaillant-Couturier, née Vogel n° 31 685 agent de liaison pour les dirigeant du parti, ou bien Danielle Casanova n° 31 655, la fondatrice de l'Union des Jeunes filles de France et rédactrice de *La voix des femmes*, un des noms qui est resté dans la mémoire de la Résistance française et qui sera « décorée à titre posthume de la légion d'honneur » (*idem* : 23). Dans ce récit, elle rétablit les circonstances de leur mort ou bien de leur survie tout en évoquant le nom et le numéro de chacune. Nous présentons ici son exemple « Charlotte DUDACH, née Delbo (...) N° 31 661. Un bon numéro, puisqu'on peut encore le lire sur [s]on bras gauche » (*idem* : 100) dit-elle dans son récit. Ces numéros de matricules seront tatoués sur leurs avant-bras de déportées et distribués entre les numéros 31 625 et 31 854, c'est pourquoi le convoi du 24 janvier 1943 est également appelé « le convoi des 31000 ».

Mais revenons à sa préface intitulée *Le départ et le Retour*, car, à partir de celle-ci, Delbo retrace, par une description sémantique dont l'empreinte relève de l'univers ferroviaire, le parcours jusqu'à Auschwitz de ces femmes qui « pour la majorité avaient été livrées par les Français à la Gestapo en avril 1942 et avaient été classées *Nuits et brouillard*¹ donc on ne pouvait pas connaître leur destination dont le nom était tenu dans un silence complet » (Giler, 2019) :

1 Voir sur ce point Joseph de La Martinière. 1989. *Le Décret et la procédure Nacht und Nebel* (Nuit et Brouillard), Paris, FNDIRP. Jean-Luc Bellanger. 1995. « Comment les NN sont-ils devenus "Nuit et Brouillard" », *Le Patriote Résistant*, n° 671, pp. 10-11.

Dans le wagon (...) Dans l'obscurité, nous nous sommes installées. Nous avons nos valises, nos sacs à main. La plupart (...) venaient du fort de Romainville d'où elles avaient été transportées à Compiègne en deux groupes, l'un le 22 janvier l'autre le 23. (...) Le train s'est mis en marche. (...) À tour de rôle, nous collions un œil au trou pour lire les noms des gares. Aux ralentissements, nous savions que nous approchions d'un aiguillage, d'un triage où il faudrait attendre et vite nous préparions des billets que nous glissions sous les portes (...) À Châlons-sur-Marne, un cheminot a longé notre wagon à contre-voie en chuchotant : « Ils sont battus. Ils ont perdu Stalingrad. Vous reviendrez bientôt. Courage, les petites. (Delbo, 1995 : 9)

Comme le soutient Serge Klarsfeld dans ses mémoires, l'intervention des cheminots sera évoquée « dans les témoignages des survivants » (Klarsfeld, 2015 : 640). Ces derniers « apparaissent comme ceux qui transmettaient les messages des déportés aux familles » (*ibidem*).

Dans le récit, ce rapprochement du cheminot les avaient fait reprendre confiance, par conséquent elles avaient « crié de joie et repris les chants à plein gosier » (Delbo, 1965 : 10).

Delbo continue sa description en faisant référence à l'effacement de l'espace par le mouvement du train, tout en soulignant la perte de visibilité, de repère : « le lundi, nous nous relayions toujours au trou. Les noms des gares ne signifiaient plus rien » (*ibidem*). Elle poursuit son récit en décrivant les conditions troublantes de pénuries dans lesquelles elles se trouvaient afin que le lecteur ressente combien cette expérience fut inhumaine :

Le mardi matin, le train s'est arrêté dans une grande gare. Breslau. Les soldats ont ouvert les portes et nous ont distribué une boisson tiède. (...) Un soldat en refermant la porte a dit : « Nous vous quittons ici. Maintenant ce sont les SS qui vous convoient. » Le lendemain matin –

mercredi 27 janvier 1943 –, les wagons se sont ouverts. Des cris, des hurlements, des ordres incompréhensibles, des chiens, des SS, des mitrailleuses, des cliquets d'armes. Un bord de voie qui n'était pas une gare. Le froid nous a transpercées. Où étions-nous? Nous ne l'avons su que deux mois plus tard. Cent cinquante sont mortes sans savoir qu'elles étaient à Auschwitz. (Delbo, 1965 : 7)

L'autrice se porte en témoin et nous guide tout au long du récit qu'elle fait de l'horreur de la découverte du camp dans lequel elle et ses compagnes rentrent en entonnant « la Marseillaise » (*ibidem*). Elle nous entraîne à l'arrivée « de Birkenau, le camp des femmes, – situé à deux kilomètres d'Auschwitz proprement dit où était le camp des hommes » (*idem* : 7). Elle nous raconte, d'une part, les rituels d'usage à l'arrivée au camp : déshabillage, désinfection, rasage, attribution d'un numéro et rapporte, d'autre part, la procédure d'arrivée d'autres femmes qu'elle connue sur place et qui « y étaient sous l'étiquette « juif » (*idem* : 16) :

Puisque juifs et non-juifs se retrouvaient à Auschwitz, où était la différence? La différence était grande, dès l'arrivée. À la descente du train, pour les convois de juifs, il y avait le tri. Seuls les sujets jeunes et aptes au travail entraient dans le camp. Les autres étaient gazés tout de suite. Souvent il n'y avait pas de tri : tout le convoi passait à la chambre à gaz. (*idem* : 16)

Elles se retrouvent donc au cœur de la violente extermination du peuple juif, « elles ne sont pas impliquées dans la Shoah, mais sont les premiers témoins » (Giler, 2019) de cette violence ravageuse.

Dans ce sens, nous sommes convaincues que ce récit, partagé par Delbo avec son lecteur, est un authentique témoignage qui contribue aujourd'hui, comme le précise Annette Wieviorka, « à créer une ou plusieurs mémoires »

(Wieviorka, 2002 : 13) de l'expérience de la Shoah. Toutes, Juives et non-juives, ont été victimes des nazis, les unes déportées dans le cadre de la solution finale, les autres « envoyées pour des raisons restées jusqu'à ce jour obscures vers Auschwitz au lieu des camps de concentration du "vieux Reich" » comme le précise Wieviorka (2005 : 234-235) dans *Auschwitz, 60 ans après*.

Du convoi du 24 janvier 1943 seulement « quarante-neuf sont revenues » (Delbo, 1965 : 22) lorsque l'évacuation des camps a commencé. Charlotte Delbo est l'une d'entre elle. Libérée par la Croix Rouge le 23 avril 1945 après vingt-sept mois d'emprisonnement dont cinq à Birkenau, sept à Raïsko et quinze à Ravensbrück, Delbo est persuadée que :

Si notre convoi a eu un si grand nombre de survivantes (...) c'est exceptionnel, unique dans l'histoire du camp – c'est que nous nous connaissions déjà, (...), nous nous aidions de toutes les manières, souvent bien humbles. (...) La parole était défense, réconfort, espoir. En parlant de ce que nous étions avant, de notre vie, (...) nous gardions notre réalité. (Delbo, 1965 : 17)

L'autrice sort de cette expérience marquée par la perte de « toute capacité d'illusion et de rêve, toute perméabilité à l'imagination » (Delbo, 1971 : 17). Cependant, elle répondra à l'impératif de la mémoire car, comme l'affirme Agamben, elle « a vécu quelque chose, a traversé de bout en bout un événement et donc peut en témoigner » (Agamben, 2003 : 17-18).

Par l'écriture, Delbo transmettra ce trauma, fera « renaître par des mots imprimés un univers anéanti. Travail de deuil (...) qui vise (...) à reconstituer sur le papier l'objet perdu et à en retracer l'agonie » (Wieviorka, 2002 : 47). Ce projet de transmission sera développé dans sa trilogie *Auschwitz et après* vu que, et faisant écho aux paroles de Ricœur, elle ne pourra s'empêcher de « faire abstraction des conditions historiques

dans lesquelles le devoir de mémoire est requis » (Ricœur, 2000 : 105) devenant, de la sorte « port[euse] d'histoire » (Wieviorka, 2002 : 118).

Le *Convoi du 24 janvier* s'inscrit donc dans ce projet, car par cet hommage qu'elle rend aux deux cent trente femmes mortes ou rescapées, elle accomplit son devoir de mémoire tout en ayant conscience que « chacune des revenantes sait que, sans les autres, elle ne serait pas revenue » (Delbo, 1965 : 9).

Ce chapitre de déportation, qui fait partie de l'histoire de France, nous invite à réfléchir au rôle que les chemins de fer français ont eu dans la mise en œuvre de ce projet. Des chemins de fer dont la loi du 28 décembre 1888, qui modifie l'article 22 du 3 juillet 1877, expose qu'« en temps de guerre, le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire » (AR. SNCF : 2).

Ainsi, sous l'Occupation et après la signature de l'armistice à Rethondes le 22 juin 1940, une politique de Collaboration d'État avec l'Allemagne a été mise en place, comme le signale Robert Paxton « pour des raisons d'État, c'est-à-dire pour sauvegarder les intérêts français en nouant des relations d'État à État entre la puissance vaincue et son vainqueur » (Paxton, 2000 : 349). L'article 13 de la Convention porté à la connaissance de la SNCF, par l'ordre du jour n° 35 daté du 24 juillet 1940 et consulté dans les archives de la SNCF ouvertes depuis 1996, montre combien deux tiers du réseau de cette société se trouvaient sous la botte allemande, car ils se distribuaient sur la zone occupée :

toutes les organisations françaises des chemins de fer, (...) situées dans le territoire occupé par les troupes allemandes sont à la disposition pleine et entière du Chef allemand des transports. Ce Chef est en droit de prendre toutes les mesures qu'il jugera nécessaires selon les besoins de l'exploitation et du trafic. (Le Besnerais, 1940a)

Cet ordre du jour, signé par le Colonel Goeritz, commandant de la direction des transports militaires allemands, annonçait les contraintes de cette collaboration. L'ordre cité était adressé au Directeur général de la SNCF, qui le divulguera aussitôt :

À raison de la collaboration de la W.V.D. [...] il y a lieu de souligner que tout ce qui pourrait être même de la moindre utilité au service de renseignement ennemi est à considérer comme secret professionnel. L'observation du secret est le devoir de tous les fonctionnaires, agents et ouvriers de la SNCF. C'est pour cette raison qu'il est rappelé expressément dans leur intérêt que toutes les personnes collaborant avec des services allemands sont, d'après l'article 155 du Code de Justice militaire allemand soumises aux lois de guerre allemandes quelle que soit leur nationalité. (*ibidem*)

Ce document destiné à être affiché dans tous les locaux de la SNCF montre combien tout le personnel de SNCF est « soumis aux lois de guerre allemandes » (*ibidem*) et rappelle que ces lois « sont très dures, elles prévoient presque dans tous les cas la peine de mort ou des travaux forcés à perpétuité ou à temps » (*ibidem*). Dans l'ordre du jour n° 36 du 18 août 1940, il est également « rappelé (...) au personnel qu'en vertu des prescriptions d'exécution de l'Article 13 de ladite convention, les transports militaires demandés par les Autorités allemandes qualifiées ont priorité sur tous les autres transports et que le secret le plus absolu doit être observé » (Le Besnerais, 1940b)

Par cet ordre du jour, on comprend immédiatement que la SNCF allait jouer un rôle majeur dans la déportation d'hommes, femmes, enfants du fait de leurs engagements, ou de leur catégorisation par les nazis. Avis d'ailleurs partagé, d'une part par Jochen Guckes qui affirme qu'« en France, (...) le concours des chemins de fer était indispensable pour la mise en œuvre de la "Solution finale" de la question

juive en Europe » (Guckes, 1999 : 30) et d'autre part, par Serge Klarsfeld qui défend à son tour que « la SNCF était indiscutablement une entreprise publique sous contrôle de l'État français et des autorités allemandes » (Klarsfeld, 2015 : 640) et ajoute « qu'elle était réquisitionnée pour chaque transfert d'internés juifs » (*ibidem*). Cette opération de déportation avait été mise en place en 1941 par de hauts fonctionnaires du parti nazi chargés par Hitler d'éliminer toute menace contre la domination allemande. Entre juillet et octobre 1941 commencent les déportations des résistants et en 1942, Adolf Eichmann, responsable du bureau des affaires juives, est chargé de l'organisation concrète de la déportation de Juifs qui commencera en France le 27 mars de cette même année, à partir de la gare de Compiègne. Ils sont expédiés dans des wagons de marchandises « appelés généralement wagons à bestiaux car ils avaient été antérieurement utilisés pour le transport des troupes et des chevaux »². Ce programme d'évacuation allait « s'effectuer au moyen de plusieurs convois ferroviaires constitués sous la responsabilité des autorités françaises » (Domingo, 1992 : 224) et sous les ordres de la Sipo-SD (police de sûreté d'État et service de sécurité du parti nazi), et du RSHA (l'Office principal de sécurité du Reich à Berlin). Ceux-là sont chargés de former « les convois de déportation, en établissent les listes, réquisitionnent matériel ferroviaire et cheminots » (Fontaine, 2022).

Comme le précise Guckes « la compétence pour l'organisation technique des trains était entre les mains de la direction centrale des transports (HVD) à Paris. Elle formait le lien entre le ministère des Transports du Reich et la SNCF

2 Annexe 9 du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur l'indemnisation de certaines victimes de la Shoah déportées depuis la France, non couvertes par des programmes français. <https://www.senat.fr/rap/l14-584/l14-58417.html> Loi n° 2015-892 du 23 juillet 2015, promulguée et parue au JO n° 169 du 24 juillet 2015.

(Guckes, 1999 : 54). Ces compétences sont d'ailleurs énoncées le 11 septembre 1942, dans une note du secrétariat d'État aux Communications Robert Gibrat qui rappelle à maintes reprises que :

la mise à disposition du chef allemand des Transports des voies et moyens de communication en FRANCE (...) n'a pas pour objet de déposséder les organismes français compétents de la gestion et de l'exploitation du chemin de fer, mais de permettre aux autorités d'occupation d'assurer la bonne exécution des transports militaires ou économiques d'intérêts allemand. (Gibrat, 1942)

Il est évident que le secrétaire était chargé de mettre en pratique la collaboration définie par l'Armistice et que « la marge de manœuvre de la SNCF était faible »³. Pour toutes les demandes de trains à la SNCF « dans l'immense majorité des cas, la réponse était positive » (Guckes, 1999 : 54). Ainsi, les cheminots français devaient obéir et « exécuter les transports du départ jusqu'à la frontière où ils étaient relevés par du personnel allemand, tout comme les équipes de surveillance de la Gendarmerie nationale » (*idem* : 87).

Le financement « des trains de déportation a été entrepris simplement comme s'il s'agissait d'un cas de routine. (...) Les trains de déportation tombaient sous le tarif des trains spéciaux et étaient facturés comme tout autre train commercial » (*idem* : 91). Rappelons ici la conviction de Laval qui espérait que la France pouvait « saisir, en jouant un rôle économique dans la victoire, une chance historique de modifier son destin » (*apud* Jackson, 2004 : 261).

Une lettre du directeur du service commercial datée du 15 septembre 1942 met en évidence que « le transport de l'escorte française d'accompagnement reste à la charge de l'État français et fait l'objet de factures spéciales » (*idem* :

3 *Ibidem*, Annexe 9.

99). Celles-ci sont adressées « au ministère de l'Intérieur (...) lorsqu'il s'agit de trains partant de la région parisienne » (*ibidem*).

Comme le souligne Guckes : « cette lettre montre l'implication commune de la SNCF et de l'État français dans la facturation des trains de déportés soit pour la totalité des frais, soit pour les frais de voyage des gendarmes » (*idem* : 100). En somme, « la SNCF et son personnel qui participent à cette organisation, liés par la convention d'Armistice et le gouvernement de Vichy (...) déportent des dizaines de milliers de personnes » (Fontaine, 2022)

L'implication de la SNCF dans la formation des convois est reconnue le 25 janvier 2011 par Guillaume Pepy, président de l'entreprise, lors de son allocution « à l'occasion de l'inauguration d'un lieu de mémoire » (Delmaire, 2022) en Seine-Saint-Denis. Il s'agit de « la gare désaffectée de Bobigny d'où sont partis des convois de la déportation des Juifs de juillet 1943 à août 1944 » (*ibidem*). Guillaume Pepy reconnaît que la SNCF « a été un rouage de la machine nazie d'extermination » (Pepy, 2011 : 3) et ajoute qu'elle

prit part à cette mécanique de l'inhumain conformément au programme de l'occupant nazi et de ses collaborateurs français. Elle reçut l'ordre de transférer au camp de Drancy les Juifs arrêtés en province; elle reçut l'ordre d'acheminer des trains mis à la disposition de la Gestapo par le ministère nazi des Transports. Leur composition, le choix des wagons, les horaires et les itinéraires étaient fixés par contrainte de l'occupant. Contrainte certes, notre entreprise a acheminé ces trains jusqu'à la frontière. Elle l'a fait. (*idem* : 1)

Assumer l'histoire d'une entreprise est une affaire, mais ressentir l'expérience des déportés qui ont vécu Auschwitz en est une autre. C'est pourquoi Delbo affirmait en 1971 : « Qu'il nous ait fallu une volonté surhumaine pour tenir et

revenir, cela tout le monde le comprend. Mais la volonté qu'il nous a fallu au retour pour revivre, personne n'en a idée (Delbo, 1971 : 134).

Références bibliographiques

AGAMBEN, Giorgio. 2003. *Ce qui reste d'Auschwitz : l'archive et le témoin*, Paris, Editions Payot et Rivages.

ANNEXE 9. 2015. « Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur l'indemnisation de certaines victimes de la Shoah déportées depuis la France, non couvertes par des programmes français ». URL : <https://www.senat.fr/rap/114-584/114-58417.html> [consulté le 9/04/2022]

ARCHIVES SNCF. 1877. « Régime des chemins de fer en temps de guerre », pp. 1-4, URL : <http://openarchives.sncf.com/archive/0025lm1879> [consulté le 9/04/2022]

BELLEMARE-PAGE, Stéphanie. 2006. « La littérature au temps de la post-mémoire : écriture et résilience chez Andreï Makine », *Études littéraires*, vol. 38, n° 1, pp. 49-56.

CHAPSAL, Madeleine. 1966. « Rien que des femmes », Entretien avec Charlotte Delbo. *L'Express*, n° 765, 14 au 20 février, pp. 74-76.

DELBO, Charlotte. 1971. *Mesure de nos jours*, Paris, Ed. Minuit.

DELBO, Charlotte. 1974. *Radioscopie. Entretien avec Jacques Chancel*, 2 avril, sur France-Inter, consultable dans les archives audios de l'INA, URL : <https://madelen.ina.fr/programme/charlotte-delbo> [consulté le 9/04/2022]

DELBO, Charlotte. 1995. *Le Convoi du 24 janvier* [1965], Paris, Ed. Minuit.

DELBO, Charlotte. 2013. *Qui rapportera ces paroles ? et autres écrits inédits*, Paris, Fayard.

DELMAIRE, Danielle. 2022. « Discours de Guillaume Pepy, président de la SNCF Bobigny 25 janvier 2011 », *Tsafon*, 83, pp. 15-24. URL : <http://journals.openedition.org/tsafon/4664> [consulté le 9/04/2022]

DOMINGO, Marcel. 1992. « Cour d'appel de Paris. Tribunal de Grande Instance de Paris. Parquet du procureur de la République : Réquisitoire définitif », *Le Monde Juif*, n° 145, pp. 224-235. URL : <https://www.cairn.info/revue-le-monde-juif-1992-2-page-224.htm> [consulté le 9/04/2022]

FONTAINE, Thomas. 2022. « Les gares de déportation des Juifs de France », *Tsafon, revue d'études juives du Nord*, n° 83, pp. 49-66. URL : <http://journals.openedition.org/tsafon/4729> [consulté le 9/04/2022]

GIBRAT, Robert. 1942. « Note », *Archives nationales*, 72AJ/491 Dossier 1 n° 51, URL : https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/mm/media/download/Fran_0160_11609_L-medium.jpg

GUCKES, Jochen. 1999. « Le rôle des chemins de fer dans la déportation des juifs de France », *Revue d'histoire de la Shoah*, n.° 165, pp. 29-110. <https://www.cairn.info/revue-revue-d-histoire-de-la-shoah1-1999-1-page-29.htm> [consulté le 9/04/2022]

HIRSCH, Marianne. 2013. « Postmémoire et Postmemory », Entretien avec Marianne Hirsch dans *Textes/Texts, hors-série d'Art Absolument*, pp. 6-11. <http://www.ciremm.org/wp-content/uploads/2015/06/Pages-de-ArtAbsPostmemoire-72dpi.pdf> [consulté le 9/04/2022]

JACKON, Julian. 2004. *La France sous l'Occupation, 1940-1944*, Paris, Flammarion.

KLASFELD, Beate et Serge. 2015. *Mémoires*, Paris, Fayard-Flammarion.

LE BESNERAIS, Robert. 1940a. « Ordre du jour n° 35 », Société Nationale des chemins de fer français, AR. SNCF : 67 LM 1/36, URL : <https://openarchives.sncf.com/archive/0067lm0001036> [consulté le 9/04/2022]

LE BESNERAIS, Robert. 1940 b. « Ordre du jour n° 36 », Société Nationale des chemins de fer français, AR. SNCF 67 LM 1/37, URL : <https://openarchives.sncf.com/archive/0067lm0001036> [consulté le 9/04/2022]

PAXTON, Robert. 2000. « La Collaboration d'État », in AZÉMA, J-P., BÉDARIDA, F. (dir.), *La France des années noires*, Paris, Seuil, pp. 349-383.

PEPY, Guillaume. 2011. « Discours de Bobigny », pp. 1-3, URL : http://garedeportation.bobigny.fr/fileadmin/garedeportation/MEDIA/02-lieu_memoire/04-memoire/discours_G_Pepy.pdf [consulté le 9/04/2022]

RICEUR, Paul. 2000. *La Mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Seuil.

ROBIN, Régine. 2003. *La Mémoire saturée*, Paris, Stock.

TODOROV, Tzvetan. 1995. *Les Abus de la mémoire*, Paris, Arléa.

WIEVIORKA, Annette. 2002. *L'Ère du témoin*, Paris, Hachette, coll. « Pluriel ».

WIEVIORKA, Annette. 2005. *Auschwitz, 60 ans après*, Paris, Robert Laffont.

Le train de nuit, atelier littéraire d'Éric Faye¹

Ana Paula Coutinho
Université de Porto - ILCML

« *J'aime les trains de nuit autant que m'attristent les glaciers sur le recul.
Une propension certaine pour les causes perdues m'attire vers eux.* »

Éric Faye

Quasiment deux siècles après l'entrée du train dans les arts, 100 ans après l'exaltation moderniste de l'univers ferroviaire, Éric Faye s'inscrit dans la tradition littéraire de la littérature sur les rails, sans pour autant embarquer dans l'euphorie ni dans la détraction qui marquèrent le début de l'époque du « cheval de fer ». Dans son récit *Mes trains de nuit* (2005)², le train sera plutôt l'occasion, voire le moteur d'une transposition

1 Cet article a été développé dans le cadre de l'Institut de Littérature Comparée, Unité R&D financée par des fonds nationaux de la FCT – Fondation pour la Science et pour la Technologie (UIDB/00500/2020).

2 Désormais, toutes les citations de cet ouvrage seront identifiées uniquement par leur numéro de page.

méditée des frontières de l'Europe, étendues à l'Eurasie en tant qu'espace physique et métaphore d'un monde de vastes et complexes relations. L'écrivain nous les fait découvrir au long de différents trajets sur les rails, dont le réseau fait penser à un labyrinthe à la fois historique et métaphysique, dans lequel l'auteur-narrateur joue successivement les rôles d'Ariane, Thésée et du Minotaure.

Sans être un antimoderne proprement dit, critique des avancées technologiques, y compris celles qui ont conduit sa France natale à devenir la pionnière mondiale du train à grande vitesse en 1981, l'auteur privilégie ouvertement les trains lents, voire les trains nocturnes, car ils lui permettent d'entrer dans un univers à contre-poil, aux limbes du surréel, ainsi que de rencontrer d'autres personnes et lieux autres au rythme d'une vraie (auto)connaissance.

Dans sa visite de l'expérience des trains, cet écrivain, journaliste et traducteur, lauréat du prix de l'Académie française (2010), fait appel à des aspects à caractère autobiographique, de même qu'il touche à l'impact du monde ferroviaire sur les arts (surtout la littérature et le cinéma) et sur la géopolitique, et qu'il ébauche une réflexion sur le temps, bref sur l'existence humaine.

À la suite d'une conversation publique que j'ai pu mener avec l'auteur à la Faculté des Lettres de l'Université de Porto (novembre 2022), ma proposition d'une lecture tripartite de *Mes trains de nuit* fonctionne par analogie des moments structurants de tout voyage – départ, trajet, arrivée – et cherche à mettre en évidence d'autres relations ou d'autres déplacements qui dérivent des multiples trajets faits et remémorés par l'écrivain à bord de cet atelier mobile d'appréhension du monde.

1. Entrée en gare

En 1957, Michel Butor publie *La Modification*, un roman qui suit le voyage en train d'un homme d'âge mûr entre Paris et Rome, au cours duquel le protagoniste, Léon Delmont, entreprend un autre voyage intérieur autour de son existence confinée entre sa famille et sa maîtresse, qu'il va justement rencontrer dans la capitale italienne. Si ce n'était la valeur actantielle et symbolique du lien entre Paris et Rome, peut-être l'histoire ne serait-elle pas d'un grand intérêt. Sauf que, sous les auspices du Nouveau Roman, Michel Butor y révolutionne le discours romanesque dans le sillage moderniste, cela dès l'incipit, où l'utilisation inhabituelle du pronom personnel « vous », interpellant à la fois le protagoniste, le narrataire et le lecteur, représente le premier et le plus évident signal d'étrangeté, auquel s'en ajouteront d'autres comme l'absence de paragraphes et de chapitres, qui donnent forme au vrai sujet du roman – le flux de conscience d'un sujet interpellé par l'autre de soi. Entre cette scène d'ouverture

Vous avez mis le pied gauche sur la rainure de cuivre, et de votre épaule droite vous essayez en vain de pousser un peu plus le panneau coulissant.

Vous vous introduisez par l'étroite ouverture en vous frottant contre ses bords, puis, votre valise couverte de granuleux cuir sonore couleur d'épaisse bouteille, votre valise assez petite d'homme habitué aux longs voyages, vous l'arrachez par sa poignée collante, avec vos doigts qui se sont échauffés, si peu lourde qu'elle soit, de l'avoir portée jusqu'ici, vous la soulevez et vous sentez vos muscles et vos tendons se dessiner non seulement dans vos phalanges, dans votre paume, votre poignet et votre bras, mais dans votre épaule aussi, dans toute la moitié du dos et dans vos vertèbres depuis votre cou jusqu'aux reins. (Butor, 1957 : 7)

et celle de la fin du roman, il y a tout le trajet entre les gares des deux capitales européennes, ce qui crée une isochronie énonciative qui à l'époque fonctionnait comme une sorte d'expérimentation narrative, dont le détail descriptif et le remaniement obsessionnel de l'intériorité du personnage renforçaient le versant autoréférentiel du discours romanesque et, presque paradoxalement, rendaient ce voyage en train plutôt abstrait.

Mais comme voyager sur les rails présuppose, outre une locomotive et des wagons, tout un ensemble d'infrastructures, de ressources humaines et d'habitudes capables de supporter différents réseaux, il est naturel que, depuis le milieu du XIX^e siècle, la présence du train aussi bien dans la littérature que dans les autres arts, ait été ressentie de multiples façons et ait convoqué différentes perspectives et personnages³. Par conséquent, lorsque quiconque entame un voyage – effectif ou imaginé –, plus ou moins long, l'arrivée à la gare, l'accès au quai, la montée dans le wagon, ne constituent pas à proprement parler le début de son voyage. Tous ces mouvements, consciemment ou inconsciemment, reproduisent ou prolongent les représentations qu'en ont fait d'autres écrivains, des peintres ou des cinéastes.

De son côté, Éric Faye non seulement n'aime pas les imprévus, et les évite à l'avance, en faisant un premier trajet dans sa tête, mais il est aussi fort conscient de tout cet héritage culturel autour de l'univers ferroviaire, qu'il fera résonner au long de son récit.

Au niveau du cinéma, l'auteur de *Mes trains de nuit* aurait pu faire appel à un autre nouveau romancier – Alain Robbe-Grillet –, concrètement à son film *Trans-Europe-Express* de

3 À ce propos, et pour le contexte français, voir le panorama fondamental dressé par Anne Reverseau (2018). Voir aussi pour un autre contexte européen très particulier, qui ne connaîtrait de liaison ferroviaire avec le continent qu'en 1994, à travers le Tunnel sous la Manche, l'ouvrage de Ian Carter (2001).

1966 . Pourtant, et pour des raisons certainement esthétiques, il a préféré renvoyer au film du réalisateur danois Lars Von Trier intitulé *Europa* (1991), et plus précisément à son prologue emblématique où, en un seul plan subjectif et nocturne sur une voie ferrée en mouvement, nous entendons la voix off hypnotique d'un narrateur, dont le discours et le compte à rebours pointent en direction d'autre plan de la réalité : « Vous allez maintenant écouter ma voix... Ma voix vous aidera et vous guidera encore plus profondément dans Europa... À dix, tu seras en Europe... » (Lars von Trier, 1991 : 0:23 – 0:58). Dans ce qui est aussi le préambule de son récit, Éric Faye va restituer cette voix conductrice, « sur un ton grave et paternel », pourtant avec des changements symboliques, sur lesquels je reviendrai plus loin :

Chaque fois que vous entendrez ma voix, à chaque mot, à chaque nombre, vous franchirez un nouveau seuil, ouvert, détendu, réceptif. Je vais maintenant compter de un à onze. À onze, vous serez en Eurasie. Je dis. (10)

Dans un premier moment, nous pourrions penser que rien, ou très peu de choses, ne rapproche l'auteur-narrateur de *Mes trains de nuit* du protagoniste d'*Europa*, et même leur parcours ferroviaire en Europe ne coïncide que vaguement en Allemagne, en 1945, pour le personnage de Lars Von Trier, avant et après 1989 pour Éric Faye. Cependant, les deux récits ont comme point commun un départ nocturne envoûtant, au niveau à la fois de l'énonciation et de l'énoncé, qui, dans le cas du film, se prolongera dans les ponctuations ultérieures de la même voix off, ainsi que dans les décors et les intrigues sombres impliquant le protagoniste. Il s'agit de Leopold Kessler⁴, un jeune Américain qui, au lendemain de

4 Curieusement, ce nom du personnage fait tout de suite penser à Joseph Kessel (aussi journaliste-reporter-romancier), auteur d'un roman intitulé *Wagon-Lit* (1932), qui, du reste, est le premier écrivain cité dans

la Seconde Guerre mondiale, vient en Europe pour travailler comme contrôleur dans les « wagons-lits » d'une compagnie allemande – Zentropa –, où voyagent des officiers et des citoyens américains, i.e., dans le même convoi qui, dans un passé récent, avait transporté des Juifs vers les camps de concentration. Dans le livre d'Éric Faye, en revanche, l'implication hypnotique de la voix narrative, qui n'est pas sans rappeler les premières expériences de semi-éveil des surréalistes, repose sur cette allusion directe au prologue cinématographique de Lars Von Trier, aussi bien que sur la référence à divers voyages ferroviaires qui nous seront présentés déjà filtrés par la mémoire, i.e, intériorisés par le sujet narratif, comme le titre du livre l'annonce déjà : *Mes trains de nuit* [s.n].

Dans *Europa*, la voix *off* initiale, s'adressant à la fois au personnage et au spectateur, termine son premier discours par un appel à la proximité « Vous entendez le bruit de la pluie sur un grand tambour métallique. Approchez-vous ! » (Lars von Trier, 1991, 0 : 48 -0:50) ce qui conduit à la scène où le spectateur voit pour la première fois Léopold Kessel, le dos tourné, s'approcher d'une voiture, comme pour se plier, déjà hypnotisé, aux injonctions de la voix narrative. Éric Faye ne cache pas que c'est à lui de reprendre ce début d'*Europa*, et dans son cas la voix narrative retient l'attention de l'auditeur-lecteur par un acte illocutoire « Je dis : », laissé en suspens à la fin du prologue, qui précède à la fois le comptage et la narration (10).

S'il est vrai que le plan initial du film, un plan subjectif, implique le spectateur, il est de même avec le prologue de *Mes trains de nuit* qui fait de son lecteur, non seulement un récepteur d'histoires autour de voyages de train, mais aussi un voyageur « à l'avant d'un train ». Cela signifie qu'au départ du

Mes trains de nuit (15-16). Comment ne pas y voir un enchaînement sonore et narratif qui, en quelque sorte, mine un convoi ?

récit de Faye nous sommes aussi inclus dans ce « vous » que l'on mentionnait avant à propos de *La Modification* de Michel Butor. De nouveau, nous n'avons pas d'autre choix sinon monter à bord d'un voyage qui ne manquera pas non plus de montrer quelques traces d'un parcours initiatique, comme ce fut le cas pour Léon Delmont ou pour Leopold Kessel.

2. Trajets et transferts : sur les rails de l'Eurasie

Au début du numéro « Un » de son récit, Éric Faye raconte que les trains ont fait partie, non pas exactement d'une quelconque angoisse proustienne, mais plutôt des insomnies heureuses de son enfance. Même si à cette époque-là il n'était jamais monté dans un train couchette, cette ambiance ferroviaire omniprésente laisserait ses traces profondes d'invitation à un certain type de voyage :

(...) je ne crois pas qu'on puisse impunément s'endormir autant de soirs à l'écoute des trains du nord sans cultiver l'instinct de nomadisme et un goût prononcé pour la bohème, d'autant que cette ville lumière formait le cœur d'une étoile dont les rayons portaient de six gares, et notamment celles de l'Est et du Nord, vers des destinations que je savais de rêve : la Scandinavie, les Balkans, l'Europe centrale et ce que l'on appelait encore la Tchécoslovaquie avec tout au fond sa perle, Prague. (39)

Mais, un peu plus loin, il fait savoir que tout commence par un voyage aérien en Crète, où curieusement il n'y a pas de trains, mais qui est la patrie mythique du labyrinthe, dont les cartes ferroviaires de l'Europe, voire de l'Eurasie, représentent une de ses manifestations ajournées. Dans l'ensemble du récit, la fameuse île grecque fonctionne donc comme un point symbolique et de départ et d'arrivée (ou tout au moins d'halte), d'un voyage initiatique de mémoires au fil des rails.

Toujours sur un plan plus strictement autobiographique, dans cette première étape d'immersion dans une obscurité onirique, on apprend que le baptême du voyage en train de nuit de l'écrivain a eu lieu lors d'un voyage de classe terminale en Union soviétique, au cours duquel Faye et d'autres collègues ont renoncé aux visites de courtoisie des monuments moscovites pour partir seuls à Leningrad, justement à bord d'un train de nuit. Au cours de ce voyage, Éric Faye sentira augmenter sa fascination pour la langue et la littérature russes, de même qu'il se posera de questions plus profondes sur les possibilités de connaître le monde diversifié qui nous entoure. Souvenir émotionnel très marquant, ce voyage deviendra obsessionnellement présent dans sa vie et ses questionnements aussi en tant qu'écrivain : « Qu'est-ce que je peux comprendre de ce monde? Qu'est-ce qu'un étranger à un pays peut comprendre à la *vue d'un train*? » (27).

Mes trains de nuit s'attache aux voyages que l'écrivain a faits principalement dans les années 1980 et 1990, tout en suivant les grandes lignes de l'étoile ferroviaire dessinées par les gares parisiennes, dont il était question plus haut, et qui l'ont conduit à travers l'Europe centrale vers les pays d'Europe de l'Est (Bulgarie, Pologne, Slovénie, République tchèque, Yougoslavie), mais aussi dans d'autres parages comme la Géorgie et l'Italie, et ce avant et après la chute du mur de Berlin. Ces voyages lui permettraient de témoigner des événements très marquants dans l'Europe du dernier quart du xx^e siècle, ne serait-ce que par leurs répercussions sur la géopolitique européenne, voire mondiale, notamment au niveau du vécu des frontières dans le Vieux continent.

Si la structure de ce récit privilégie le voyage en train à Prague, c'est bien sûr parce qu'elle représente « la perle » dont il était question dans le passage cité ci-dessus, mais aussi parce qu'il s'agit de la ville natale de Kafka, l'auteur de beaucoup de récits marquants et symboliques comme « Le Terrier », cité du reste, *La Métamorphose* ou *Le Procès*, au point où Faye

reconnaît qu'il s'y sentit un personnage kafkaïen, et qu'il y prit conscience que le voyage en train fait accéder à une autre temporalité, celle du détachement ou de la *fluctuation*, pour utiliser le mot de la voix off du film de Lars Von Trier, alternant avec de nouveaux départs :

Oublieux de son passé, le voyageur atteint à une ouverture totale de son esprit au milieu ambiant, aux contrées traversées, aux conversations entendues. Le détachement n'a rien d'inné, il s'acquiert Kilomètre après Kilomètre et mieux vaut le cultiver car le train n'est pas sans rappeler le principe de vie : mort, naissance, mort, ainsi de suite d'une gare à l'autre avec des voyageurs qui montent et d'autres qui descendent (...) (37)

Cette espèce de transe permettant de survoler et le temps et l'espace, sera encore plus évident pendant la traversée en train des pays scandinaves, où Faye reconnaît qu'il y a parfois une sensation de *continuum* comme celle que l'on peut trouver dans le vide de la de-subjectivation du parcours spirituel de *Siddhârta* (Hesse, 1925), c'est-à-dire une connexion et compréhension harmonieuses entre les plans extérieur et intérieur, bien opposée, par exemple, à la vision d'instabilité temporelle et d'irruption, voire d'invasion de l'intimité par la locomotive, que l'on aperçoit dans le célèbre tableau de Magritte, symboliquement intitulé « La durée poignardée » (1938).

Au bout de son récit, Éric Faye renouera avec cette sensation féérique d'« être en transit » sans barrières (encore une fois, la *fluctuation* dont il est question chez la voix de Lars Von Trier), roulant dans un esprit d'unité, expérimentée à bord des trains traversant des pays qui ont su anticiper la législation de la Union européenne sur la mobilité de ses citoyens, quelles que soient leurs origines :

Bien avant que soit créé un « espace Schengen » ou quelque autre zone de ce genre, certains pays avaient déjà atteint ce degré de civilisation qui les faisait estomper tout franchissement d'une frontière, comme s'il leur était devenu évident que contrôler une identité. Dès lors qu'il n'y avait pas présomption de délit, était un acte impudique, pire, obscène. C'est avec les trains qu'ils y étaient parvenus le mieux. (238-239)

Si, dans certains cas, le voyage en train était autrefois une anticipation d'un « monde à venir », dans d'autres cas, et de plus en plus à l'heure de l'accélération et de la massification du transport aérien, les trains (excepté ceux à grande vitesse) sont devenus une capsule d'expérience prolongée de l'espace-temps, permettant donc de résister à l'homogénéisation du temps, et de la vie en général, dans les milieux urbains, quelle que soit la latitude à laquelle ils se situent. Le vécu d'une autre temporalité va de pair avec l'expérience de « huis clos » du wagon, même si celui-ci est relié aux autres voitures qui composent le train, ce qui en fait une scène miniature du monde – « un bazaar », dirait de son côté l'écrivain nord-américain Paul Theroux (1975). Ce qui est le plus curieux de cette scène miniature, c'est qu'elle est à la fois mobile et immobile, étant un espace liminal entre l'intérieur et l'extérieur. Cela signifie qu'il y a dans le voyage ferroviaire, surtout dans les voyages de longue distance, une potentialité d'hétérotopie au sens foucauldien du terme, qui peut soit contenir en elle-même la force d'une utopie, soit se configurer en dystopie et se traduire par la prison, l'oppression ou même le crime. À cet égard, on peut rappeler le passage du « train fantôme » par des États soumis à la dictature, comme c'était le cas pendant la guerre froide, le cas de la Bulgarie, qui décevra le voyageur Éric Faye, lorsqu'il sera contraint de quitter ce pays comme s'il le faisait clandestinement : « Un pays feignait de nous ignorer. Vous voulez partir ? Soit, vous le pouvez, étant des Occidentaux. Mais, par égard pour la dictature qui vous

héberge, faites-le en douce avant que le soleil se lève » (57-58).

Au tournant du siècle, le « Train littérature Europe 2000 », réunissant une centaine d'écrivains de 45 nationalités, part de Lisbonne et parcourt en six semaines onze pays européens. Bien que totalement en marge de ce rassemblement d'écrivains sur les rails, mené au rythme d'une course et d'une tournée médiatique, Éric Faye a aussi pour compagnons de route implicites et explicites des dizaines d'autres écrivains, pour la plupart des auteurs autochtones, auxquels il reconnaît devoir l'image de certains espaces – comme la Sibérie – avant même d'avoir eu l'occasion d'en connaître les steppes. Et à la fin de cet ouvrage, le lecteur dispose même d'une « Petite bibliographie à usage des flâneurs ferroviaires ».

L'attention que Faye porte à la diversité centrifuge des visions du monde est certainement à l'origine d'une note critique que l'auteur porte sur une autre réunion d'écrivains, organisée à Sarajevo, et qu'il ne tarderait pas à abandonner parce qu'elle lui rappelait l'opportunisme et le complexe de supériorité d'une certaine *intelligentsia* qui, à vrai dire, s'était déjà fait sentir pendant toute la guerre des Balkans : « Paris avait recrée au loin un des éternels salons, repiqué sa pensée coloniale dans les platebandes qui ne lui appartenaient pas. Vite lassé par cette annexe du boulevard Saint-Germain où l'imposteur côtoyait l'importun, j'ai filé au bout de quarante-huit heures. » (75).

Contrairement au décompte initial d'*Europa* de Lars Von Trier, le récit d'Éric Faye comporte, comme je l'ai déjà noté, 11 « chapitres », dont les 8, 9 et 10 dépassent l'Europe et sont consacrés à des trajets ferroviaires en Eurasie, dans des territoires comme la Chine, la Sibérie ou la Mongolie. Pourtant, c'est sur le 11e et dernier « chapitre » que je voudrais attirer l'attention, à cause non seulement de la rupture avec son lien hypnotique au récit cinématographique du réalisateur

danois, mais aussi parce qu'il crée un effet de pendant avec le début du récit et sa référence à la Crète.

Au début de cette partie-là, l'auteur-narrateur ne saurait être plus direct en affirmant que, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, dans son livre le « bout du monde » n'a rien à voir avec les confins de l'Asie centrale, ni avec les extrémités de l'Orient (223). En réalité, on pourra trouver un bout du monde partout, c'est ce qu'Éric Faye a appris, par exemple, de Jean Ray, auteur de *La choucroute* (1947), une nouvelle fantastique autour d'un héros de vie banale. Donc, dans son livre à lui, le bout du monde sera dans un cul-de-sac des Balkans, plus précisément à Rrëshen-Mirditë qui, en 1997, était isolée de presque tout, avec des lignes et des gares à l'abandon. Cela n'est pas du tout anodin du point de vue de la construction globale et symbolique du récit, puisque étant un ouvrage autour des rails, il commence avec Crète et se termine avec Mirditë, donc avec des évocations à des espaces où les trains n'existent pas ou plus..., comme si, finalement, il nous était donné à percevoir une sorte de fondu enchaîné faisant réfléchir sur la fugacité de toute réalité : « Ce qui était possible voici quelques années a cessé de l'être » (234).

Lorsque les voyages en train, qui faisaient découvrir dans la nuit de nombreux « bouts du monde », n'existent plus, ou bien sont en risque de terminer, il est temps pour l'auteur de les (ré)écrire, pour qu'ils ne s'arrêtent pas, voire pour qu'ils redeviennent possibles.

3. L'arrivée : la réécriture du monde

Qu'est-ce qui peut être considéré comme une arrivée sur un trajet? Il y a bien sûr des trains qui arrivent et d'autres qui partent, mais qui les prend, quand et où arrivent-ils réellement? S'il y a plus d'une arrivée dans un voyage aller-retour, quand on revient au point de départ, est-ce qu'on

arrive aussi? Et quand un écrivain voyageur arrive-t-il à la destination de son propre livre?

À vrai dire, ces questions m'ont été posées non pas par la fin de *Mes Trains de Nuit*, mais par son incipit, où Éric Faye tient à laisser cette note de nature métalittéraire :

Voici le contraire d'un document ou d'un récit, tracé au gré des voies, en suivant le fil d'Ariane parfois emmêlé, parfois tendu de souvenirs tantôt imprécis tantôt fiables, parce que je voulais reprendre la vieille enquête, toujours inachevée, sur la présence du merveilleux à la surface du globe, me laisser entraîner dans son champ de forces et rechercher ce qu'un prospecteur éclairé a appelé « l'or du temps ». (9)

Au moment d'aborder la dernière partie du livre, je ne peux m'empêcher de revenir sur cet incipit. S'il est vrai qu'Éric Faye s'inscrit dans un long imaginaire culturel et artistique autour du train, ce préambule nous amène à réfléchir sur la ou les façons dont l'écrivain s'approche et s'écarte de cette tradition. Faute de mieux, je n'ai pas évité moi-même le terme de « récit » pour désigner cette œuvre qui s'est présentée au public sans catégorie prédéterminée. Ce n'est pas un récit de voyage conventionnel, encore moins dans la tradition anglaise du travelogue, ce ne sont pas des mémoires, ce n'est pas une fiction, encore moins un guide... c'est plutôt un récit hybride qui incorpore certaines de ses expériences de voyage en train, imprégnant aussi à son tour sa propre expérience de lecteur et de spectateur. L'auteur ne fait pas du train un décor ou une sorte de personnage dans une intrigue. Le train demeure un moyen de transport, mais un transport à la fois physique et spirituel, dans la mesure où il donne accès à un plan de perception du monde plus profond, intériorisé, qui passe ensuite également par l'écriture.

En ce qui concerne l'écriture, nous n'avons pas affaire à un auteur qui écrit réellement en transit. Plus précisément, Éric

Faye ne semble pas intéressé par la répétition d'une certaine écriture pro-documentaire des lieux, comme le montre l'extrait suivant du « chapitre » 9, consacré à son voyage dans le Transsibérien :

J'ai la ferme intention de prendre des repères. De multiplier les notes et les photos en vue d'un roman appelé à avoir la région pour cadre, notes, repères et photos que i ne serviront probablement jamais à rien et, puis, à quoi bon? Jules Verne a bien écrit sur ces lieux, sans jamais y séjourner, plusieurs chapitres de *Michel Strogoff*. (188)

S'il me semble possible de parler du train comme de l'atelier littéraire d'Éric Faye, ce n'est pas parce qu'il l'utilise comme un bureau improvisé, mais parce que c'est (aussi) à partir de ses voyages en train de nuit qu'ont germé des manières de voir et de réfléchir le monde qui partent d'expériences et de rencontres concrètes, mais qui se projettent ensuite dans une certaine perspective de l'existence humaine, indissociable de l'expérience individualisée du temps. C'est pourquoi il me semble que ce récit de voyages en train, surtout de longue distance et de nuit, est finalement un plaidoyer contre un train de vie soumis aux seuls intérêts productifs et financiers débridés, qui ont mis fin à d'autres possibilités de vie et de jouissance de la diversité du monde :

L'Europe ferroviaire s'estompe à mesure que se construit l'Europe financière, mais il est vrai que l'homme d'affaires ne prend guère le train sur de longues distances. Qui se préoccupe dès lors des nonchalants, des contemplatifs qui ont besoin, pour la survie de l'espèce, de regarder le monde à travers la vitre d'un wagon. (235-236)⁵

5 Une réflexion qui touche particulièrement ce « bout d'Europe » qu'est le Portugal et d'où je fais cette lecture : le seul train (avec voitures-couchettes) qui nous reliait à l'Europe au-delà des Pyrénées - le *Sud-*

Peu avant ce passage, Faye avouait que, comme un personnage de l'écrivain japonais Abé Kôbô, il aimerait participer à une conversation, avec projections de films, sur le bout du monde pour pouvoir défendre la cause des chemins de fer (234). C'est précisément ce qu'il finit par faire dans son livre, dont le cadre filmique d'*Europa* est à nouveau convoqué dans la dernière partie du récit pour être contesté ou dépassé : « Dans l'Europe de 1945, sillonnée par les wagons-lits de Lars Von Trier, tout n'est que ruine et mort, peur, contrôles et formulaires. Aurait-on dit à ces Européens rescapés du désastre qu'un jour les frontières n'existeraient plus, auraient-ils pu le croire ? » (238).

En 2023, c'est-à-dire près de deux décennies après que ces mots ont été écrits, nous ne dirons pas, comme Katharina Hartmann, le personnage de Lars von Trier, que Faye semble parler d'une autre planète... mais nous ne pourrions pas nier, non plus, qu'il y avait un excès d'optimisme dans cette vision de l'Europe transmise par Éric Faye, un optimisme que les dernières années, avec énormément de problèmes, ont fini par réfréner.

Quoi qu'il en soit, la vraie question, l'enjeu fondamental de l'auteur de *Mes trains de nuit* semblent toucher à une dimension bien plus large, intemporelle et mystérieuse qui implique l'auteur-narrateur/vous/nous tous, et qui justifie de nouveau la transposition sur le plan mythologique. Une fois embarqués dans le train de notre vie, on ne sait pas exactement où il nous emmènera, quand et où l'on arrivera finalement. On sait juste ce que l'on raconte et à ce sujet « on dit », à la façon de la voix hypnotique d'un conteur, que chacun de nous est suivi, de plus ou moins près, par un « convoi militaire bourré d'explosifs » (244). Tout en croyant qu'il soit une espèce

Express - qui fut si important pendant plus d'un siècle, a été mis hors service en 2020, ainsi que le *Lusitânia* qui liait Lisbonne à Madrid... Sans parler du démantèlement de plusieurs autres lignes de chemin de fer à l'intérieur du pays.

d'avatar mécanique du Minotaure de Crète, peut-être pourrat-on, sinon le vaincre, du moins lui échapper. Et ce au cas où les mythes et les trains continueraient de fonctionner comme avant.

Références bibliographiques et cinématographiques

BUTOR, Michel. 1957. *La modification*, Paris, Editions Minuit.

CARTER, Ian. 2001. *Railways and culture in Britain: The epitome of modernity*. Manchester University Press.

Europa [Zentropa]. 1991, dir. Lars von Trier, Denmark: Nordisk Film, Det Danske Filminstitutet.

FAYE, Éric. 2005. *Mes trains de nuit.*, Paris, Éditions Stock.

FOUCAULT, Michel. 1984. *Dits et écrits IV*, Paris, Gallimard.

HESSE, Herman.1925. *Siddhartha*. Traduit de l'allemand par Joseph Delage, Paris, Grasset.

Lars von Trier and The making of Europa - a Behind the Scenes documentary in https://www.youtube.com/watch?v=_vHm2C6GrQs [dernière visualisation le 20 mars 2023]

REVERSEAU, Anne. 2018. *Sur les rails. De Victor Hugo à Jacques Roubaud*, Paris, Impressions Nouvelles.

THEROUX, Paul. 1975. *The Great Railway Bazaar*, London, Hamish Hamilton.

Trans-Europe-Express.1966. dir. Alain Robbe-Grillet.

Le projet Trans Europ Express : une volonté d'unir l'Europe de l'Ouest

Anthony Gouthez
Université « La Sapienza » Rome

Le projet Trans Europ Express consiste en la volonté d'unir les principales villes d'Europe de l'Ouest par le rail, ceci à l'aide des trains les plus rapides et les plus confortables de l'époque. Bien au-delà de simples liaisons ferroviaires, les trains Trans Europ Express avaient une vocation de réaffirmer les caractéristiques politiques et économiques de l'Europe Occidentale, notamment à travers les institutions nouvellement créées dans les années 1950 et particulièrement la Communauté économique européenne, ancêtre de l'Union européenne. Le projet Trans Europ Express est indissociable de la pensée de son fondateur, l'ingénieur néerlandais Franciscus Dan Hollander, alors à la tête de la compagnie nationale des chemins de fer néerlandais. Ce dernier imagine un réseau de chemin de fer à l'échelle continentale, de manière totalement différente de ce qui prévalait alors. En effet, le chemin de

fer était perçu comme un moyen de transport arriéré, sale et lent, notamment en comparaison avec les nouvelles automobiles, dont l'ère avait à peine débuté. Toutefois, et c'est là que résidait le principal avantage des chemins de fer sur les autres moyens de transports, l'automobile et l'aviation, les infrastructures ferroviaires étaient construites et permettaient de rallier la plupart des villes en Europe. À titre de comparaison, le transport automobile en était encore à ces débuts mais, bien que promises à un avenir brillant, les principales infrastructures routières n'étaient pas encore construites. Il faudra attendre les années 1950 et surtout 1960 pour que les nouvelles autoroutes relient les principales villes de France et d'Europe. Le trafic aérien se réservait, dans les années 1950, à des passagers fortunés qui pouvaient se permettre de voyager à un prix hautement prohibitif pour la très grande majorité des gens de l'époque. Là encore, les principaux aéroports étaient en cours de construction et seraient inaugurés dans les années 1960, à l'instar d'Orly à Paris ou de Fiumicino à Rome.

Le début du projet Trans Europ Express

Le train pouvait donc encore avoir son mot à dire. Les lignes de chemins de fer irriguaient tous les territoires européens et surtout permettaient de franchir les frontières sans inconvénients majeurs. Mais pour ce faire, il fallait révolutionner le chemin de fer, le faire entrer dans une nouvelle ère en utilisant aussi bien les nouvelles avancées technologiques que la nouvelle situation politique européenne. En effet, il ne faisait quasiment plus de doutes que les pays européens ambitionnaient de se rapprocher entre eux, d'une part pour tourner la sanglante page des deux guerres mondiales, mais aussi pour ne pas rester seuls face à l'affrontement toujours plus dangereux entre les blocs américain et soviétique. Aussi fallait-il développer un réseau

de transport afin que les personnes puissent se déplacer rapidement et confortablement entre les principaux pôles économiques et politiques de l'Europe de l'Ouest.

Ainsi, Franciscus Dan Hollander développa une nouvelle stratégie ferroviaire basée sur les nouvelles technologies. Bien que l'alimentation électrique ferroviaire fût promise à un grand avenir, et l'électrification du réseau bien avancée dans certains pays comme la Suisse, celles-ci différaient selon les pays, ce qui interdisait pour une même locomotive de couvrir d'un même tenant un trajet international. Or, Franciscus Dan Hollander voulait réduire les temps de trajet entre les principales villes européennes au maximum. On s'intéressa donc à l'idée des automoteurs diesels, qui bien que moins puissants que les nouvelles locomotives électriques, mais néanmoins plus puissants que celles à vapeur qui constituait la grande majorité des locomotives actives à l'époque, pouvaient franchir sans encombre technique toutes les frontières, pourvu évidemment qu'elles aient un écartement de voies équivalent.¹ Ces nouveaux automoteurs diesels étaient de conception récente, mais promis à un grand avenir. De plus, ces derniers avaient l'avantage d'être beaucoup plus confortables que les trains à vapeur et pouvaient bénéficier de commodités nouvelles, à l'instar de la climatisation des voitures. Mais le projet développé par Dan Hollander ne se limitait certainement pas à ces nouveaux automoteurs. Il entreprit de reconcevoir totalement l'expérience de voyage en train. En vérité, il avait pour ambition de créer *ex-nihilo* une nouvelle compagnie ferroviaire qui opérerait sur l'intégralité du territoire ouest européen, avec son propre matériel et ses propres employés. Mais les gouvernements des pays ouest-européens étaient réticents à cette idée avant-gardiste et

1 Cette donnée excluait donc les pays de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal) ainsi que les pays à l'Est de la Pologne, mais non concernées en raison du rideau de fer qui divisait alors l'Europe de l'Ouest de celle de l'Est.

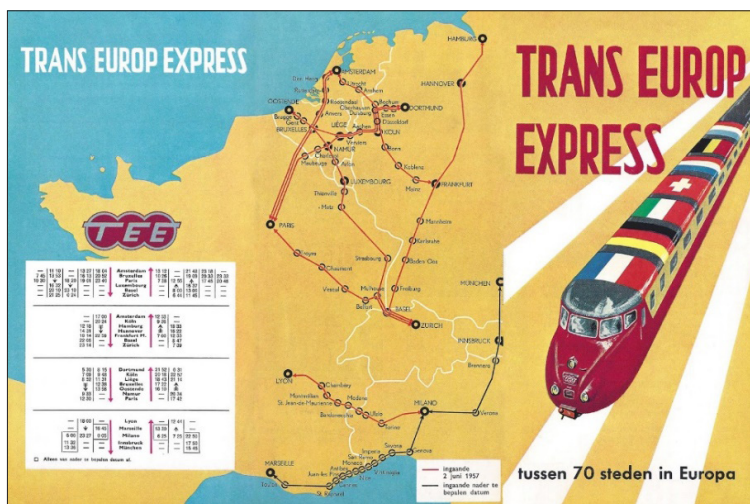
contraignirent Dan Hollander à développer son idée dans le cadre de la coopération entre les grandes entreprises publiques de chaque pays. Ainsi, tous les pays qui s'associèrent pour former la nouvelle Communauté économique européenne (CEE) prirent part au projet Trans Europ Express, auxquels s'ajouta la Suisse. D'autres pays viendront les rejoindre par la suite à l'instar de l'Autriche, de l'Espagne ou encore du Danemark.^{2 3}

On décida de créer ce que l'on appela le « Regroupement Trans Europ Express », association des compagnies ferroviaires des pays cités précédemment qui s'engagèrent à respecter un strict cahier des charges, document intitulé « règlement organique », pour la création de la nouvelle marque ferroviaire dénommé donc Trans Europ Express, et plus connu sous l'abréviation TEE. La nouvelle marque ferroviaire se devait de répondre à des caractéristiques inédites. Ainsi, tous les trains TEE devaient être composés de seules voitures de 1ère classe et devaient avoir un parcours international, autrement dit franchir au moins une frontière durant le parcours du train. Les voyageurs qui désiraient voyager avec la nouvelle marque TEE devaient s'acquitter d'un supplément sur le prix du billet de 1ère classe. Les trains TEE se devaient d'avoir une uniformité d'habillage, au moins pour l'extérieur, avec une couleur vert crème et une bande rouge sur le flanc haut. Les compagnies ferroviaires signataires s'engagèrent à ce que les trains TEE puissent avoir la priorité absolue sur leurs réseaux ferrés et qu'ils puissent être accueillis sur les principaux quais de toutes les gares desservies. En outre, chaque train avait un nom, qui permettait de le reconnaître et donc de le rendre unique, avec un horaire précis et qui circulait de manière régulière chaque jour de la semaine en

2 Mertens Maurice. 2007. *Les Trans Europ Express*, Paris, LR Presse.

3 Archives de l'Union International des chemins de fer, Carton numéro 1691, TEE/1, Groupement Trans Europ Express, Comité Directeur TEE, Paris.

effectuant les mêmes arrêts. Toutes les liaisons Trans Europ Express devaient assurer des services hauts de gamme aux voyageurs. Chaque convoi TEE devait être composé d'au moins une voiture restaurant et des hôtesses accueillaient les passagers sur le quai et demeuraient disponibles tout le long du voyage. Les annonces aux voyageurs étaient faites en plusieurs langues. Enfin, les formalités douanières devaient, en théorie, être expédiées en cours de route par une douane volante présente à bord du train, ceci pour éviter que le train ne perde du temps aux gares de frontières. Ce dernier aspect est complètement évolutif, d'une part en fonction des pays qui jouèrent le jeu et d'autre part en fonction des époques.⁴



Carte du réseau Trans Europ Express en 1957. Source : Archives des chemins de fer belges, Bruxelles, SNCB Historic.

4 *Ibidem*, Règlement organique du réseau Trans Europ Express.



Photographie du TEE « Mont-Cenis », reliant Milan à Lyon, lors de son arrêt à la gare frontière de Bardonecchia. Source : Photo prise en 1961 par Anastasio Grillini. Archives des chemins de fer italiens, Fondazione FS, Unité d'archives C/T 32

Les particularités du service Trans Europ Express

Au vu des éléments sus mentionnés, il apparaît évident que les trains Trans Europ Express ne pouvaient s'adresser qu'à une petite minorité de personnes, lesquelles devaient se déplacer rapidement et dans le plus grand confort à l'extérieur des frontières de leurs pays. Il faut ici rappeler qu'en 1950, voyager en dehors de son pays n'était pas chose fréquente pour la très grande majorité de la population. Aussi, le fait de voyager fréquemment à l'étranger relevait d'une petite minorité, à laquelle le nouveau marché commun européen donnait un certain élan. Ainsi, nous retrouvons parmi les passagers fréquents des trains Trans Europ Express, surtout des hommes d'affaires, mais aussi des personnalités politiques, des diplomates, certaines professions libérales ou des gens aisés. Les sondages réalisés sur une période plus avancée démontrent la prédominance des hommes d'affaires

parmi les voyageurs des trains TEE, ce qui ne surprend guère. À l'inverse, la proportion de touristes est très faible, même si cette statistique varie grandement en fonction des liaisons TEE étudiées.⁵ Le projet de Franciscus Dan Hollander s'inscrit parfaitement dans le plan des nouvelles instances communautaires européennes qui consistait à développer un nouveau marché commun dans le nouvel espace ouest européen. Les trains TEE permettaient de connecter rapidement et dans le plus grand confort les principales villes de l'Europe de l'Ouest, mais surtout avaient des caractéristiques alléchantes pour les hommes d'affaires. Parmi ces caractéristiques, on retrouvait l'obligation faite aux liaisons TEE de se dérouler seulement sur une demi-journée, de manière à laisser l'autre demi-journée (le matin ou l'après midi en fonction de l'horaire du départ du train) libre pour la gestion des affaires. Ainsi, les trains TEE n'ont jamais été des trains qui ont traversé de part et d'autre le continent, à l'instar de l'Orient Express. Ils ont été toujours tenus par cette règle. De la même manière, et pour les raisons invoquées, les trains Trans Europ Express n'ont jamais été convertis en train de nuit.⁶

Franciscus Dan hollander conçut une carte des liaisons Trans Europ Express de manière inédite et novatrice. En effet, il identifia des villes qui pouvaient lui servir de nœud ferroviaire. Ces villes étaient des capitales politiques, économiques ou encore diplomatiques. Parmi celles-ci se trouvent, entre autres, les villes de Paris, Bruxelles, Amsterdam, Cologne, Bâle, Zurich ou encore Milan. Dans ces gares, il était possible de trouver plusieurs trains

5 Archives de la SNCF, Sondage de la SNCF sur le TEE « Jules Verne », 1980. Carton numéro 649LM40.

6 En réalité, il a existé à partir de 1976 une volonté de créer une marque TEN (Trans Europ Night), mais celle-ci s'est révélée complètement différente des trains TEE, aussi bien par les destinations desservies que par la clientèle ciblée.

TEE pour des destinations différentes. Bien souvent, des correspondances appropriées étaient offertes aux voyageurs qui voulaient continuer leurs voyages, ces nœuds ferroviaires constituaient, bien souvent, la porte d'entrée dans le pays.⁷

Les trains Trans Europ Express représentaient donc une nouvelle manière de se mouvoir dans le nouvel espace européen. Plus encore, les trains TEE offraient la possibilité de rallier rapidement des destinations européennes, avec des voyages prévus quasiment sur mesure ; les hommes d'affaires prirent rapidement leurs habitudes. Dès le 2 juin 1957, date de lancement officiel du réseau Trans Europ Express, plus de 10 lignes furent ouvertes à la circulation. L'axe Paris-Bruxelles-Amsterdam devint très vite l'épine dorsale du réseau, compte tenu du nouveau rôle acquis par la capitale belge comme siège des nouvelles instances communautaires. En outre, les deux villes sont situées à une distance raisonnable, ce qui n'était pas propice au développement d'un trafic aérien, ce qui permettait de rallier les deux villes en moins de 4 heures. D'autres trains partirent de Paris en direction de Zurich ou encore de Cologne. Les autres liaisons concernaient les axes entre Bruxelles et Zurich via Cologne et Francfort. On note une forte présence des trains TEE dans les pays du Bénélux. Enfin, l'Italie n'est pas en reste avec Milan comme capitale du réseau et des liaisons vers Lyon, Marseille et Munich.⁸

Les premières inaugurations de lignes et une clientèle exigeante

D'emblée, la nouvelle marque Trans Europ Express attira les curiosités. Le lancement d'une nouvelle marque ferroviaire, *a fortiori* à l'échelle européenne, n'était pas

7 Malapsina Jean-Pierre, Mertens Maurice. 2007. *La légende des trains Trans Europ Express*, Paris, LR Presse.

8 Caron François. 2017. *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Fayard.

fréquente; c'était même une situation inédite. Plusieurs cérémonies de présentations de la nouvelle marque furent organisées, notamment à Paris, Bruxelles et au Luxembourg. Ces cérémonies drainèrent de nombreux curieux, venus pour admirer les nouveaux automoteurs qui peu de temps après auraient été aperçus en train de traverser les territoires européens à toute vitesse. Les journalistes n'étaient pas en reste, comme en témoigne l'importante couverture médiatique des événements, et ce, dans tous les pays européens concernés. Les compagnies ferroviaires publiques nationales ont intensément joué le jeu de la publicité afin de faire connaître la marque au plus grand nombre. Les affiches des trains TEE étaient par ailleurs légion et ont été à la source de multiples campagnes de communication marketing, en avance sur l'époque. Enfin, les cérémonies d'inauguration de trains TEE furent pour certaines très fastueuses. Certaines inaugurations, comme pour les TEE « Mont Cenis » entre Milan et Lyon, et « Ligure » entre Milan et Marseille se déroulèrent sur trois jours. On y vit des personnalités politiques de premier plan, accompagnés de stars du *showbiz* de l'époque qui firent le bonheur des journalistes comme des photographes. La couverture médiatique fut intense et mettait en exergue les nouvelles possibilités de développement pour les villes desservies par la nouvelle liaison. Pour le train « Ligure », plusieurs cérémonies furent prévues tout au long du parcours comme à Gênes, San Remo, Menton, Monaco et Nice. Le train, étant inauguré en août 1957, à la suite d'un retard de préparation du matériel italien qui devait exploiter la liaison pour la date du 2 juin 1957, fit l'objet de curiosités des nombreux vacanciers qui profitèrent du soleil de la Côte d'Azur.⁹ D'autres inaugurations suscitèrent une couverture médiatique importante comme les TEE « Mediolanum »

⁹ Archives de chemins de fer français, SNCF, Carton 252LM35, Le Mans.

entre Milan et Munich, TEE « Léman » entre Genève et Milan ou encore le TEE « Gottardo » entre Zurich et Milan. On raconte que l'inauguration du « Léman » draina une foule immense sur les quais des gares traversés, selon le reportage du journal suisse *La tribune de Genève*.¹⁰ Au fur et à mesure de l'accroissement du nombre de trains les cérémonies se firent moins fastueuses, l'effet nouveauté disparut, puis finirent par disparaître complètement dans les années 1960, sauf rares occasions comme pour le TEE « Catalan Talgo », car le seul desservant l'Espagne et qu'il fallait donner de la solennité à l'événement.

Les premiers trains TEE connurent très vite un immense succès. La clientèle était demandeuse d'une telle offre de mobilité et appréciait de voyager rapidement et dans le plus grand confort. Très vite, les liaisons TEE s'accrurent pour atteindre d'autres villes. Sur les liaisons les plus fréquentées, comme la liaison Paris-Bruxelles, les fréquences furent doublées, voire triplées pour répondre massivement aux demandes pressantes de cette clientèle très exigeante. L'accord prévu entre les compagnies ferroviaires participantes au projet était qu'une compagnie ferroviaire était responsable d'une liaison. Ainsi, une compagnie ferroviaire avait la charge d'une liaison et fournissait le matériel ainsi que les équipes d'accompagnements. Les compagnies nationales devaient mettre à disposition des trains TEE leurs matériels automoteurs le plus récent. Bien souvent, ce matériel fut construit spécialement pour le lancement de la marque TEE, comme l'automoteur italien Aln 442-448 construit par Breda ou le Rae TEE1, construit en commun par les industries suisses et hollandaises. Bien plus que la liaison TEE, les compagnies ferroviaires mettaient tout en œuvre pour fournir le meilleur service possible aux passagers, et ce pour refléter

¹⁰ Archives des chemins de fer Suisses, Carton 2004/015-043, Windish. Archives documentation inauguration TEE « Léman ».

au mieux les valeurs et traditions du pays, mais aussi dans une optique de concurrence avec les autres opérateurs afin de savoir qui aurait le meilleur service.

Les passagers Trans Europ Express étaient des passagers désireux d'être choyés. Ils avaient leurs habitudes de voyages et entendaient les respecter. D'autre part, ils appréciaient tout particulièrement le calme, le silence et attendaient avec impatience de se rendre en voiture restaurant pour le déjeuner ou le dîner. Le moment de la restauration était toujours très attendu des passagers TEE et constituait une étape clé du voyage. Les mets qui y étaient servis étaient de grande qualité, souvent les plats furent intégralement préparés à bord par des chefs cuisiniers. Les serveurs étaient en haute tenue et on ne lésinait pas sur les portions. En outre, les passagers toléraient assez mal les passagers n'appartenant pas à leur milieu ou à leur catégorie sociale. Les enquêtes statistiques menées par la SNCF sont éloquentes à ce sujet. À titre d'exemple, les enfants et les animaux de compagnies n'étaient absolument pas les bienvenus dans les trains TEE. De la même manière, les passagers supportaient assez mal les arrêts intermédiaires du train, qui comportent leur lot de passagers qui descendent et qui montent. Ainsi, nous comprenons que les passagers des trains TEE ne sont pas comme les autres. Que ceux-ci s'assimilent davantage à ceux qui, de nos jours, voyagent en première classe des avions ou dans des avions d'affaires, qu'à des passagers lambdas de 1ère classe des trains.



Ci-dessus : photographies reprenant le wagon restaurant du TEE « Vesuvio » entre Milan et Naples des chemins de fer italiens. On peut y avoir un service de restauration distingué.

Sources : Archives des chemins fer italiens, Fondazione FS, Photo de Sandro Braschi, Unité d'archives commerciale DIA C/T 32 .

Le tournant des années 1960

Les Trans Europ Express entamèrent toutefois une sérieuse révolution à l'orée des années 1960. Cette révolution fut d'ordre technologique, mais aussi structurelle et enfin consécutive à l'évolution de la demande du marché des transports. Premièrement, nous assistâmes à une révolution technologique. Ainsi, dès 1961, l'ingénierie suisse conçut un matériel révolutionnaire promis à un grand avenir et qui allait considérablement changer la donne au niveau ferroviaire. Il s'agissait du premier autorail polycourant, c'est-à-dire que le train était capable de capter différents courants le long de son parcours. De cette manière, l'autorail suisse fut capable de tirer profit des avantages de l'alimentation électriques : une vitesse de croisière accrue et un confort nettement amélioré pour les passagers (notamment en termes de bruits, les moteurs diesels étant particulièrement bruyants). Ce premier train, appelé techniquement Rae TEE2, fit ses premiers tours de roues sur l'axe du Saint-Gothard, à savoir sur la liaison Zurich-Milan. Très vite, les chemins de fer helvétiques décidèrent de tirer profit de nouveau matériel et de l'exploiter massivement. En plus de la ligne Zurich-Milan, le train circulera de Milan à Paris via la Suisse romande et Lausanne. Cet autorail sera le précurseur de nombreuses technologies, y compris les TGV actuels qui sont également polycourant. La SNCF ne voulant pas rester en retrait, et qui travaillait en parallèle sur cette nouvelle technologie, mit au point une technologie semblable : celles des locomotives polycourant, en l'espèce les locomotives de la série CC40100. Bijoux de merveilles technologiques, ces engins furent néanmoins très fragiles. Ainsi, ces locomotives furent utilisées uniquement sur l'axe Paris-Bruxelles, alors que l'électrification complète de la ligne venait d'être achevée en 1964. La conjugaison de la mise en place de l'électrification complète de la ligne avec la mise en service des nouvelles locomotives polycourant permit

de réduire le temps de trajet entre les deux capitales à un peu moins de 2 h 30, temps de parcours record et prodigieux pour l'époque. Dans le même temps, la SNCF mit en service les nouvelles voitures INOX, lesquelles, plus légères et plus confortables, permirent d'accéder à des vitesses plus élevées. Ces voitures devinrent caractéristiques des trains TEE, surtout en France. Si cette évolution a pu voir le jour, c'est qu'en 1964 une évolution majeure a eu lieu concernant le règlement organique TEE.

Le règlement organique TEE, très strict dans sa version de 1957, s'atténua dans celle de 1964. Il laisse entrevoir des changements possibles, lesquelles seront le prélude à une grande révolution dans le monde des trains TEE. En effet, la version du règlement organique de 1964 ouvre la possibilité à deux grands changements. Premièrement, les trains TEE n'auront plus besoin d'avoir une livrée identique avec la fameuse livrée rouge/crème originelle. La multiplication des matérielles rendit cela difficile, mais c'est surtout la volonté des compagnies de ferroviaires nationales qui désirèrent se démarquer les unes des autres qui induit ce changement. Ainsi, comme nous l'avons vu, les voitures Inox de la SNCF mises en place en 1964 ne revêtirent pas la livrée classique rouge/crème. Dans le même temps, le Comité Directeur des Trans Europ Express, organe de direction de l'entité qui regroupaient les directeurs des compagnies ferroviaires adhérentes, et qui était basé à Utrecht aux Pays-Bas, décida de faire évoluer l'offre en permettant aux trains à parcours uniquement national de pouvoir revêtir la désormais célèbre marque TEE. Car, en effet, le sigle TEE commençait à marquer l'imaginaire collectif. La marque avait su se fondre dans le paysage ferroviaire des années 1960 et la clientèle était toujours plus nombreuse. Les trains TEE étaient synonymes de luxe, mais aussi de vitesse, de modernité. Ils étaient à la mode. Certaines compagnies ferroviaires, la SNCF en tête, voulut ardemment mettre à profit l'image de la marque sur

ses trains les plus prestigieux. Avec l'évolution du règlement organique de 1964, elle le put et c'est ainsi que les plus fameux trains de la SNCF comme le Mistral (Paris-Lyon-Marseille-Nice), le Capitole (Paris-Limoges-Toulouse) ou encore l'Aquitaine (Paris-Bordeaux) rentrèrent progressivement dans la marque TEE. Les trains commençaient à changer de composition. L'arrivée de nouvelles locomotives puissantes permit d'abandonner progressivement les autorails qui étaient requis durant les premières années pour des rames tractées. Les nouvelles voitures étaient à peine sorties des usines de fabrication qu'elles étaient déjà recouvertes de la livrée TEE. La livraison de nouvelles voitures comme de locomotives s'enchaîna jusqu'en 1990 à vitesse croissante. Enfin, d'autres pays sont admis dans le nouveau règlement organique, à l'instar de l'Espagne, qui sera reliée dès 1969 par le TEE « Catalan Talgo » sur le parcours Barcelone-Genève.¹¹

Les compagnies ferroviaires se sont dépassées pour proposer des services inégalables aux voyageurs. Parmi ces services, les chemins de fer français ont innové. Ainsi, on pouvait retrouver sur le TEE « Mistral », un service de secrétariat, une cabine téléphonique, une boutique de vêtements, un bar-tabac et, comble de l'innovation, un salon de coiffure embarqué, ce qui permettait aux voyageurs de débarquer dans les luxueuses stations de la Côte d'Azur en étant déjà apprêtés, le tout en n'ayant pas perdu de temps. Ces services restèrent toutefois assez marginaux sur l'ensemble du réseau Trans Europ Express. La majorité des compagnies préférant axer le développement du service de restauration, moment clou du voyage pour une grande majorité de voyageurs, comme les compagnies ferroviaires allemandes et italiennes.

11 Archives de l'Union International des chemins de fer, Paris, Carton 3320 TEE/3.



Photographie du TEE « Gottardo » reliant Milan à Zurich, exploité avec le nouveau matériel polycourant Rae TEE II des chemins de fer suisses. On peut voir le train à son arrivée en gare de Milan Centrale, en 1962. Source : Archives des chemins de fer italiens, Fondazione FS, Unité d'archives division commerciale C/T 32 .



Photographie du TEE « Mistral » Paris-Nice, avec une rame tractée, symbole des TEE des années 1960/1970, avec les fameuses nouvelles voitures INOX de la SNCF, les mêmes que sur l'axe Paris-Bruxelles. Source : Archives SNCF, SARDO, 1970.



Photographies des services à bord du TEE « Mistral » entre Paris et Nice. On peut voir sur la première photographie le fameux salon de coiffure embarqué, unique au monde et sur la deuxième photographie la boutique embarquée. Ces services ne furent disponibles que sur le TEE « Mistral ». Source : Archives de la SNCF, SARDO.



Ci-contre : Le TEE « Catalan-Talgo » reliant Barcelone à Genève, à son entrée en gare de Genève en 1970. Il s'agissait de l'unique TEE desservant une ville de la péninsule ibérique. Source : Photographie de Marc Klunker, Archives de la SNCF, SARDO.

L'évolution des mobilités européennes et la fin du service Trans Europ Express

Les années 1960 sont donc fortement propices au développement du réseau TEE. Toutefois, les autres moyens de transports en profitèrent aussi pour se développer massivement, comme en témoignent les inaugurations continues de nouvelles autoroutes et de nouveaux aéroports. Le train continuait d'être perçu comme un moyen de transport du passé, car existant déjà dans les années 1800, à l'inverse des deux autres moyens de transport qui se démocratisèrent réellement dans les années 1960. La multiplication des autoroutes conjuguée à la vente de voitures dites « populaires » comme la Fiat 500 ou la Renault 2CV renforça l'attrait pour la voiture et permit aux masses populaires d'en devenir propriétaires. De surcroît, ce moyen de transport était perçu comme dénué de contraintes : plus

besoin de se rendre à la gare et d'y être à une heure précise. En cela, l'automobile rentrait parfaitement dans les évolutions sociales qui suivirent mai 1968. L'avion se développa aussi à grande vitesse, notamment sur le plan intérieur avec des compagnies nouvelles comme Air Inter qui développa un immense réseau pour le trafic domestique.

Les trains TEE durent aussi s'adapter aux changements en cours. Au début des années 1970, sur la base d'une marque préexistante au Royaume-Uni, les chemins de fer allemands lancèrent la marque Intercity, promis à un grand avenir. Cette marque devait s'adresser aux autres catégories de voyageurs que les hommes d'affaires, mais à la recherche aussi d'un certain confort. Les trains étaient composés de voitures de 1ère et 2ème classe et emportaient aussi systématiquement des voitures bars ou restaurants. Cette marque connut un immense succès. Outre Rhin, d'autres catégories de population purent voyager en train, alors qu'auparavant la différence de confort entre un train TEE et un train classique était très grande. Cette nouvelle marque, bientôt connue sous son acronyme IC, permit de faire des liaisons plus axées sur le tourisme et de rejoindre des villes jusqu'alors isolées du réseau TEE. Bientôt, toutefois, elle ne tarda pas à faire une concurrence interne aux trains TEE. En effet, sur un même parcours, les trains IC mettaient légèrement plus de temps que les TEE et étaient certes un peu moins confortables mais coûtaient néanmoins nettement moins cher. C'est ainsi que le premier train TEE fut déclassé en 1972 au profit de la marque IC. Ce premier cas n'allait pas tarder à faire des émules car un grand nombre de trains TEE fut déclassé en Intercity. Nombreux furent les débats sur la manière dont il fallait « sauver » la marque TEE. L'arrivée de nouvelles voitures offrait désormais un confort quasi équivalent que les trains TEE et les nouvelles puissantes locomotives étaient les mêmes qui tiraient indifféremment les trains TEE ou

Intercity ou d'autres marques équivalentes, comme la marque Corail en France.¹²

La marque TEE continua d'exister tout au long des années 1980, étant très appréciée d'une clientèle d'affaires, sur des destinations sur lesquelles l'avion était trop court. L'exemple le plus saillant étant la ligne Paris-Bruxelles, où une clientèle d'affaires d'habitues reliait quotidiennement les deux capitales. Mais d'autres lignes importantes furent exactement dans la même situation, comme la Zurich-Milan, Amsterdam-Cologne, Bruxelles-Luxembourg ou encore Strasbourg-Zurich. Ce n'est pas pour rien que les lignes précitées ont survécu jusqu'à la fin du service TEE, en 1987. Dans la même veine, certains TEE reliant les principales agglomérations d'un même pays, comme Paris-Bordeaux en France ou Milan-Rome en Italie, sont aussi dans cette configuration. La clientèle était très demandeuse de voyager dans un cadre précis, avec des codes qui lui convenaient et qui ne pouvaient être reproduits sur les autres trains. Pour cela, elle est restée majoritairement fidèle aux trains TEE, et ce, malgré les prix plus élevés et un temps de parcours quasiment équivalent aux autres trains.

L'érosion du nombre de trains TEE s'est considérablement accentuée dans les années 1980. À l'inverse, le nombre de trains Intercity à, quant à lui, considérablement évolué. Les temps de parcours sur la plupart des lignes étant pratiquement équivalent et le confort tout aussi bon. Toutefois, les services offerts aux passagers étaient encore nombreux mais ne s'adressaient toujours plus qu'à une clientèle bien ciblée. Plus encore, l'arrivée du TGV sur la ligne Paris-Lyon dès 1981 a porté un coup fatal aux trains TEE, ces derniers n'étant, de fait, plus les trains les plus rapides. La SNCF, très fière de sa réussite, refusa que les nouveaux TGV fissent partie de la marque TEE, ce qui aurait pu contribuer à la sauver, au

12 Maggi Stefano, 2017, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, p 121.

moins sur les destinations européennes. Les nouveaux bolides conjugués à une nouvelle ligne, toute neuve et de nouvelle conception, permirent aux trains de rallier Paris à Lyon en moins de deux heures, une véritable prouesse technique. Le TGV dès lors faisait office d'avenir du ferroviaire.

Les derniers trains TEE circulèrent le 10 juin 1987, dernier jour avant le passage à l'heure d'été.¹³ La marque cessa d'exister et fut immédiatement remplacée par une nouvelle marque : Eurocity. Celle-ci, comme son nom le laisse penser, est inspirée du succès de la marque Intercity mais développé sur les liaisons internationales. Ainsi, nous retrouvons des trains composés de 1ère et 2ème classe et une offre de prix plus abordable pour toutes les catégories sociales.

Les trains Trans Europ Express entrent dans l'Histoire de la mobilité et de l'imaginaire collectif des générations de l'après Seconde Guerre mondiale

Les trains Trans Europ Express ont marqué l'histoire ferroviaire. Ils ont permis de révolutionner le rail, à une époque où les autres moyens de transports n'étaient pas encore assez évolués pour prétendre relier rapidement et confortablement les grandes villes européennes entre elles. C'était particulièrement le cas pour le franchissement des Alpes, où les tunnels ferroviaires ont été construits dans la seconde partie du XIX^e siècle, comme ce fut par exemple le cas pour le tunnel du Mont Cenis entre Modane et Bardonecchia à la frontière franco-italienne, alors qu'il faudra attendre la fin des années 1960 pour voir l'inauguration des premiers tunnels routiers alpins. Le rail avait donc un avantage considérable mais qui s'est réduit au fur et à mesure des années avec la construction massive d'autoroutes, d'ouvrages

13 Dans les chemins de fer, l'organisation des horaires est divisée en deux périodes, été et hiver, afin de permettre une meilleure coordination entre les réseaux ferrés.

d'arts routiers (viaducs et tunnels) et d'aéroports. Les trains TEE sont massivement entrés dans l'imaginaire collectif des européens. Ils constituaient un trait d'union tangible entre les principaux pays de l'Europe de l'Ouest. D'autre part, les trains TEE étaient composés des matériels les plus modernes et les plus sophistiqués. Toutes les avancées technologiques des années 1950, 1960 et 1970 en matière ferroviaire étaient dévolues aux trains TEE. La nouvelle conception marketing des trains TEE les a rendus mythiques. La fameuse livrée rouge/crème, reconnaissable entre toutes, est restée ancrée dans l'imaginaire collectif de millions d'Européens et était d'emblée reconnaissable par les voyageurs dans toutes les gares d'Europe de l'Ouest. Les trains TEE étaient aussi un formidable objet de fierté nationale. Les compagnies ferroviaires rivalisaient pour proposer des services incomparables, cherchant à se distinguer des autres pays. À travers les trains TEE, les compagnies ferroviaires ont pu exalter les traditions propres à leurs pays. Il en est allé ainsi pour le service de restauration et donc pour les traditions culinaires. Mais ces traditions se sont aussi reflétées dans l'accueil aux voyageurs, dans la tenue des hôtesses d'accueil et du personnel d'accompagnement, dans la disposition du train et du confort qui a été choisi et enfin parmi les services proposés. On pense aussi par exemple à la boutique SNCF du TEE Mistral ou au salon de coiffure embarqué dans le train, symboles du luxe et de l'élégance à la française. Le nom donné aux différents trains TEE et le fait que ceux-ci ne circulèrent que sur une destination précise, renforça le caractère d'unicité du train et le rendit spécial aux voyageurs. Ceux-ci avaient, ainsi, tendance à dire qu'ils avaient pris le « Capitole » pour se rendre à Toulouse depuis Paris, le « Mistral » depuis Nice pour Paris ou encore « l'Arbalète » pour Zurich depuis la ville lumière. Même sur des destinations à haut niveau de fréquence, comme l'axe Paris-Bruxelles, chaque train conservait son authenticité et son unicité du fait

de son horaire de départ. Comme nous l'avons vu, le repas à bord du train étant prédominant, il était différent pour les passagers d'embarquer à bord d'un train où l'on allait prendre le dîner plutôt que le petit-déjeuner.

Les trains TEE ont fait l'objet de multiples citations dans des romans de la seconde moitié du XIX^e siècle, mais c'est surtout dans le film éponyme d'Alain Robbe-Grillet, sorti sur les écrans en 1966, et avec un casting grand luxe composé notamment de Jean Louis Trintignant et de Marie France Pisier, que l'on peut constater à quel point les trains Trans Europ Express étaient entrés dans l'imaginaire collectif. Le film en question se déroulant dans les trains Trans Europ Express de l'axe Paris-Bruxelles, à bord des flambantes voitures TEE Inox de la SNCF, ce qui pouvait permettre au grand public de mesurer le confort dans lequel voyageaient les hommes d'affaires de l'époque.

Enfin, preuve s'il en était, que les trains TEE sont ancrés dans l'imaginaire collectif des Européens jusqu'à nos jours, l'initiative des chemins de fer allemands de vouloir relancer le projet Trans Europ Express à l'horizon 2025. Le projet dévoilé apparaît évidemment bien différent de celui de 1957, celui-ci concernerait des liaisons longues distances européennes opérées par des trains à grande vitesse. Il en résulte néanmoins qu'il a été décidé de relancer la marque Trans Europ Express comme un écho du passé vers l'avenir, signe d'un renouveau des chemins de fer en Europe, tel qu'il l'avait été en 1957. La marque Trans Europ Express peut donc avoir de nouveau un avenir et forger l'imaginaire collectif de nouveaux Européens après avoir marqué ceux des générations précédentes.

Références bibliographiques et sources

Archives

- Archives de l'Union International des chemins de fer (UIC), Paris.
- Archives des Communautés économiques européennes, Florence.
- Archives des chemins de fer français, Le Mans.
- Archives des chemins de fer italiens, Rome.

Quotidiens français

Diffusion nationale

- *Le Monde*, Paris, 1955-1996.
- *Le Figaro*, Paris, 1955-1980.

Diffusion régionale

- *Le Progrès*, Lyon, 1955-1968.
- *L'écho la liberté*, Lyon, 1956.
- *Le Dauphiné Libéré*, Grenoble, 1956-1960.
- *Le Méridional*, Marseille, 1957-1958.
- *Le Provençal*, Marseille, 1957-1958.

Quotidiens italiens

Diffusion nationale

- *Il Corriere della Sera*, Milan, 1955-1990.
- *Il Sole 24 Ore*, Milan, 1985.
- *La Stampa*, Turin, 1955-1990.
- *Il Tempo*, Rome, 1955-1958.

Bibliographie

BITSCH, Marie-Thérèse. 1998. *Histoire de la construction européenne*, Paris, Edition Complexe.

CARON, François. 2017. *Histoire des chemins de fer français, 1937-1997*, Paris, Fayard,

GIUNTINI, Andrea. 2001. *Il paese che si muove, Le ferrovie in Italia tra 800 e 900*, Milan, Franco Angeli Edizioni,

MAGGI, Stefano. 2017. *Le ferrovie*, Bologne, Il Mulino.

MALASPINA, Jean-Pierre & MERTENS, Maurice. 2007. *La légende des Trans Europ Express*, Auray, LR Presse.

MERTENS, Maurice. 2007. *Les Trans Europ Express*, Auray, LR Presse.

RIBEILL, Georges. 2021. *Les trains de nuit*, Paris, La Vie du Rail.

ROSSI, Walter. 1968. *Des trains pour l'Europe : TEE et autres trains européens*, Paris, Verlag.

Le train de la colonisation : de l'Europe aux colonies africaines

Cheikh Mouhamadou Soumoune Diop
Université Assane Seck – Ziguinchor

Le train est arrivé sur les terres africaines majoritairement à la fin de la colonisation. La construction des rails dans les colonies a coûté à l'Europe (en temps et en moyens) autant qu'à l'Afrique (en vies humaines). En effet, même si la mise en place du chemin de fer était destinée à faciliter la conquête et l'exploitation des colonies, l'entreprise a tardé à se concrétiser et elle n'a pas non plus survécu longtemps aux lendemains des indépendances africaines, notamment dans les pays de l'Afrique francophone où sa gestion a été difficile, voire catastrophique. Néanmoins, l'autorail demeure dans l'imaginaire populaire une invention extraordinaire même s'il a été un monstre dévastateur et une révolution qui a fait basculer l'Afrique dans un autre monde. Il est ainsi accueilli diversement. Le train est d'abord attendu comme un moyen d'asseoir davantage l'impérialisme, ensuite comme un symbole

de prestige, enfin comme un outil de développement, donc un espoir de changement social. Mais si la construction des voies ferrées a suscité de la méfiance, c'est parce qu'elle s'est faite dans l'oppression, l'abus de pouvoir et la subversion. Dès lors, les représentations littéraires insistent sur ses espoirs déçus de souverains trahis, sur les souffrances des travailleurs forcés et les luttes des cheminots plus que sur les souvenirs heureux d'un voyage en train à l'époque coloniale et dans les premières décennies des indépendances. Nous tenterons de croiser les regards d'écrivains francophones¹ sur la construction des rails en Afrique colonisée, sur l'installation du trafic ferroviaire et les relations entre les différents acteurs. Cette lecture comparatiste se veut transdisciplinaire et empruntera à l'Histoire des données et à l'Anthropologie une perspective critique basée sur les théories de l'Imaginaire.

La construction des chemins de fer dans les colonies d'Afrique

Construire des rails pour amener le « cheval de fer » européen en Afrique n'a pas été facile. Il a fallu aux colonisateurs de la ruse et/ou de la force, en fonction des souverains africains. Pour certains, l'argumentation a suffi pour convaincre ; à d'autres, ce sont les armes qui ont réussi à arracher le consentement.

Les pourparlers par-delà les résistances et les défaites

L'historiographie africaine évoque plusieurs résistants qui ont préféré mourir que de voir les rails traverser leurs terres. Cette réalité historique² est reprise par des récits populaires

1 Le corpus sera énuméré au fur et à mesure des illustrations et rappeler en bibliographie.

2 Voir le volume de *l'Histoire générale de l'Afrique* cité *infra*.

comme les légendes et les épopées. On peut citer l'exemple du roi du Cayor Lat Dior Diop³ et de son destrier Malaw dont le proverbe wolof dit qu'il ne traversait pas les rails⁴. Un griot dans *Karim* (1948) d'Ousmane Socé fait allusion à la geste de ce noble guerrier parmi les « distingués à la guerre » contre le conquérant : « El Hadji Omar ! Faidherbe ! Lat Dior N'Goné ! les chevauchées royales ! la fureur guerrière des *tiedos*⁵ et des spahis !... » (Socé, 1948 : 101).

Un deuxième exemple de ces combattants opposés à l'arrivée du chemin de fer dans leur royaume est le personnage d'Ahmadou Kourouma, Djigui, dans *Monnè, outrages et défis*⁶. Mais, lorsque son palais, « un tata, en hauteur et profondeur, infini », « la plus titanesque construction de la Négritie » (Kourouma, 1990 : 21), est envahi par « les tirailleurs » qui, sur l'ordre de leur capitaine, « firent écho par des canonnades et des salves de fusils qui firent trembler le sol » (*idem* : 30), le roi de Soba abdique. Devant les canons des « Nazaras », il a préféré déposer les armes, renoncer au suicide pour déshonneur et œuvrer à la « pacification » complète des pays de Soba. C'est pour le récompenser de cette sagesse et de son dévouement, lui fait-on croire, que « le gouverneur de la colonie, Toubab [...] » a nommé chef principal, le chef nègre le plus gradé de la colonie » (*idem* : 58). Le griot interprète du commandant renchérit :

Et comme cette distinction ne suffisait pas – les Blancs sont toujours entiers ; quand ils veulent vous honorer, ils vous comblent, vous grandissent au point que vous vous sentez frère et

3 Un des héros nationaux du Sénégal, résistant à la conquête coloniale. Damel du Cayor de 1862 à 1886. Sur sa résistance à la conquête française et à l'installation du chemin de fer, lire Yves Person (2010 : 687).

4 En wolof : « *Maalaw du jeggi rai* ».

5 La note de l'auteur précise : « Tiedo : Nom que l'on donnait aux soldats de l'armée des Damels ou Empereurs du Cayor. » (p.199).

6 Paris : *Monnè, outrages et défis*, Le Seuil, 1990.

petit sur vos jambes –, le gouverneur a ajouté à cet honneur celui, incommensurable, de tirer le rail jusqu'à Soba pour vous offrir la plus gigantesque des choses qui se déplacent sur terre : un train, un train à vous et à votre peuple. (*ibidem*)

Djigui n'en croit pas ses oreilles et veut s'assurer que l'interprète a bien compris les propos de son chef :

– Interrogez le commandant, a-t-il bien dit un train? demanda une première fois Djigui.

– Oui, c'est vrai.

– Le vrai train qui part et s'arrête?

– Oui.

– Le train qui siffle et fume?

– Oui, un train entier en fer qui est offert à Djigui et à Soba.

Pour la énième fois, le roi nègre posa la même question à l'interprète qui autant de fois confirma. Alors Djigui sollicita la main du Blanc, la serra et l'embrassa; vacillant, le supplia; ils entrèrent s'asseoir dans le Kébi; comme Soumaré l'avait prévu, le prince malinké faiblissait sous le poids de l'honneur. (*ibidem*)

Le souverain déchu et manipulé ne peut que remercier après tant de générosité car il considère que le train est un cadeau, pour lui et ses sujets, dont il pourra s'enorgueillir. Cette royale naïveté est absente du roman de Tierno Monénembo, *Le Roi de Kabel* (2008), où le train est « offert » pas un aventurier pas encore impliqué dans l'entreprise coloniale, donc sans l'usage de la force militaire.

Il s'agit d'Aimé Olivier, le curieux ingénieur qui a envie de découvrir l'Afrique, car « Le mystère de ce pays lui allait droit au cœur » (Monénembo, 2008 : 29). Mais, au-delà du rêve utopique, ce personnage se sent investi d'une mission familiale, presque nationale, de devoir accomplir une prouesse inédite dans sa famille d'ingénieurs et d'inventeurs,

un exploit pas encore tenté non plus par les colons installés sur le littoral et craignant l'intérieur de l'Afrique forestière. Personne n'avait réussi à pénétrer au Fouta Djalon, à établir le contact avec les souverains et à revenir sain et sauf. Tous ceux qui ont essayé y ont laissé la vie (ou y sont restés⁷). D'ailleurs, combien de fois le futur Baron de Sanderval s'est vu menacé de décapitation ?

Pourtant, il réussira à pénétrer jusqu'au cœur de cette terre, ainsi que de sa culture, et à devenir l'ami de l'almâmi. Il avait trouvé que le seul moyen pour dialoguer avec lui était de le convaincre du bien-fondé de son aventure qu'il transformera en mission du roi de France pour sauver sa vie. D'abord, « Il offrit à l'almâmi un cheval de Camargue, des selles, des brides, des fontes de chez Walker, des armes, de l'ambre, du corail, des perles et une montagne de beaux tissus » (*idem* : 72). Ensuite, il fit autant de largesses aux princes et notables, offrit ses bons soins à la population de Timbo (la capitale du royaume) qui l'appelait affectueusement Yémé⁸. C'est enfin quand il aura l'écoute de tous qu'il fera part de son projet : « Mon nom est Olivier, Aimé Olivier ! Je suis venu ici en ami, je ne veux que la paix ! Je veux juste visiter vos terres, signer des traités de commerce, obtenir l'autorisation d'implanter un chemin de fer » (*idem* : 70).

Lorsque le roi lui demande ce que c'est un chemin de fer, Aimé Olivier alla chercher un train en miniature et se mit en scène pour expliquer comment cette machine marche : « il réunit bout à bout les rails, installa les traverses, fixa la locomotive et attela les wagons » (*ibidem*). Puis, « il imita le boucan du moteur, le sifflement de la cheminée, le choc des gravillons contre les parois des wagons, le frottement des branchages, le couplet mélodieux du vent » (*ibidem*). L'almâmi

7 L'auteur évoque un blanc rencontré par le héros au Fouta Djalon mais devenu fou, sans doute pour survivre.

8 Monénembo explique qu'il a entendu ce nom dès son enfance avant de découvrir plus tard l'existence de ce personnage historique.

est tout ouïe mais les dignitaires du Fouta sont dubitatifs et ont « le regard médusé ». Certains réclamaient la tête du Blanc tellement ils étaient agacés par sa familiarité avec ce roi qui ne parle en public que par des gestes que le griot traduit. En fin de compte, le souverain suspend l'audience mais décide de le rencontrer en l'absence des nobles de Timbo.

On le conduisit sous la tonnelle servant de salon royal où se trouvait l'*almâmi* en compagnie d'une suite restreinte. Le monarque le fit asseoir tout près de lui et, cette fois-ci, lui parla sans passer par le griot. Il ressortit le train en miniature, se fit longuement expliquer le système. Le Blanc lui montra l'emplacement du moteur, de la chaudière, simula la motricité des roues, expliqua pourquoi les trous entre les rails. Il fit l'éloge de la machine et s'étendit longuement sur les avantages du commerce. (*idem* : 71)

Enfin, l'*almâmi* pense que le chemin de fer n'est pas « une mauvaise chose⁹ » mais il doit consulter à nouveau les nobles. À l'ultime réunion, il trancha nette en « chuchota[nt] quelque chose dans l'oreille du griot et celui-ci s'égosilla de nouveau » : « Le Blanc qui est là est l'ami de l'*almâmi* et l'hôte du Fouta ! L'*almâmi* lui accorde ce qu'il demande. Il aura le chemin pour faire passer la vapeur, mais il lui est interdit de marcher vers Dinguiraye. Toute personne qui l'y aiderait serait décapitée ». (*idem* : 85)

Comme on peut le noter, les pourparlers entre Aimé Olivier et l'*Almâmi* ont été plus longs que les échanges entre le commandant et Djigui car ce dernier n'avait plus le choix, faute de pouvoir. Mais tous les deux monarques ne voyaient plus l'arrivée du train comme une menace. Le souverain de

9 Il faut noter qu'Aimé Olivier use aussi de la même ruse que le commandant avec Djigui comme on peut le lire dans ce passage analogue de Kourouma : « Puis il avança délicatement vers l'*almâmi* et lui tendit la machine : /— Et c'est pour vous, Majesté ! Admirez un peu cette merveille, je vous en fais cadeau ! » (p. 70)

Timbo a donné son accord sans crainte que les « mains » (*idem* : 71) que réclame son hôte (sans cruelle intention) seront livrées comme les sujets à la merci du colonisateur. Mais si le roi du Fouta n'a pas eu finalement à produire de la main d'œuvre à Aimé Olivier (faute pour celui-ci de pouvoir convaincre Paris pour son chemin de fer), le souverain de Soba lui le fera sans inquiétude sur le devenir des travailleurs contraints.

Les travaux forcés

Pour réaliser la construction des chemins de fer, ce dernier comptait en effet sur la force de bras des colonisés. Mais, ceux qui faisaient ce travail y étaient obligés car les conditions inhumaines n'attiraient aucun volontaire. Roland Pourtier l'affirme :

L'épopée du rail laissa derrière elle de nombreuses victimes, mais quand le train eut vaincu les obstacles, quand les locomotives crachant leurs fumées se mirent à traverser forêts et savanes, les populations surent qu'un nouveau temps était arrivé. Ce temps est aujourd'hui révolu. Les vieux cheminots s'en souviennent encore avec nostalgie, ceux du Djibouti-Addis Abeba, ou ceux qui déploient encore des trésors d'ingéniosité pour maintenir en survie le peu qui reste de la Société nationale des chemins de fer congolais (SNCC). (Pourtier, 2007, en ligne)

Cette remarque du géographe souligne à suffisance la nécessité d'interroger les mémoires et l'imaginaire comme le font les écrivains.

Selon Kourouma, les « travaux forcés » qui riment avec train sont souvent imposés à des condamnés. C'est ainsi que Djigui avait parcouru ses terres et « tiré des hommes valides pour les prestations, les travaux forcés et pour la construction

du rail de son train » (Kourouma, 1990 : 60). Mais, cela n'avait pas suffi aux Français qui

projetaient de se saisir de toute la Négritité pour la seule méchanceté de chicotter [sic] tous les matins le Noir, de fusiller les sôulards, les voleurs et les menteurs, d'instituer des travaux forcés plus durs et meurtriers sans tirer un bout de rail ni offrir un petit train à Djigui. (*idem* : 65)

Dès lors, « l'arrivée des Toubabs, les travaux forcés, le train » étaient considérés, à la fin, par le roi malinké, comme de suprêmes « *monnew* » (*idem* : 201) ou outrages. À cela, il faut rajouter « l'annexion des terres tribales par l'administration du chemin de fer » comme l'écrit Sembène (1960 : 24).

Un autre exemple est celui du chemin de fer franco-éthiopien, construit en 1897 (et terminé en 1917) et qui a fait de nombreuses victimes, autant que le train de Djigui. Cette voie est ainsi désignée dans l'imaginaire des populations djiboutiennes *firboun*¹⁰ (Pharaon) qui est un suppôt d'*Iblis*¹⁰ (Satan ou le Diable), le Mal en personne. Abdourahman Waberi l'évoque dans la nouvelle « Conte de fer » du recueil *Le Pays sans ombre* (2000 : 95). Ce rapprochement tient donc du mythologique car le pharaon est le symbole ou l'archétype (au sens de Gilbert Durand¹¹) du Mal chez ces communautés

10 On est ici dans un aspect de l'intertexte coranique ; le Coran parle d'un pharaon qui se prenait pour Dieu ; c'est contre lui que le prophète Moïse a été envoyé. Plusieurs versets mentionnent sa cruauté contre le peuple d'Israël.

11 Pour Gilbert Durand, la notion d'archétype, empruntée aux reflexologues de l'École de Léningrad, fonde l'universalité du Sapiens (ou Sapiens Sapiens dans d'autres textes) et « l'Unus Mundus où la cosmologie se conjugue avec l'anthropologie ». Elle renvoie à « *Semper et ubique et ab omnibus...* » et « sommairement », en éthologie contemporaine, au « vocable d'*Urbild* (image profonde, génotypique...) ». (Durand, 1994 : 27-29). Voir aussi : *Les structures anthropologiques de l'imaginaire. Introduction à l'archétypologie générale*, 1992. La pertinence de l'archétype repose selon

à majorité musulmane. En plus des atrocités lors de sa construction, cette ligne a ravivé les querelles entre tribus rivales et entre pays voisins, entre une Éthiopie pro-Afars et une Somalie pro-Issas, jusqu'à la fuite de Mengistu et l'attaque du Front afar. S'ensuit une répression brutale (faisant plusieurs dizaines de morts et de nombreux blessés), le 26 août 1966, au soir, par la Légion étrangère contre les manifestants venus réclamer au Général De Gaulle l'indépendance, lors de son escale à Djibouti le 25 août. Cet événement est resté dans la mémoire des Djiboutiens, comme en parle Waberi dans *Transit* (2003). Cette représentation locale en dit long sur l'accueil qui sera réservé au train dans ces colonies dès sa mise en circulation.

La mise en place du trafic ferroviaire

L'installation du chemin de fer dans l'Afrique coloniale française a permis de créer une liaison entre les colonies de la France d'une part, d'autre part de lier celles-ci à d'autres territoires, possessions ou non des pays européens présents sur le continent. Toujours est-il que les principales lignes n'avaient de finalité que l'exploitation matérielle et humaine des colonies.

Les lignes ferroviaires : tracés et convoyage

Les voies tracées par les colonisateurs en Afrique sont nombreuses, mais elles ne sont pas toutes entamées ni achevées au même moment. Certaines sont d'ailleurs restées

lui plus sur le paradigme que le sens symbolique de la représentation. Dans son livre avec Chaoying Sun, il écrit : « Tout symbolisant est polysémique par rapport à la clarté d'intention du symbolisé. Une croix peut être simple "symbole" de l'addition, ou encore cosmique qui résume les quatre directions du monde, ou encore croix sacrée du supplice d'un homme Dieu ». (Durand et Sun, 2000 : 20).

de projets. Dès lors, ces lignes sont d'inégale importance pour les exploitants. Selon Pourtier, les lignes importantes de l'époque coloniale et qui survivent encore se trouvent dans les ex-colonies anglaises, notamment en Afrique du Sud. Du côté de l'Afrique francophone, on peut remarquer les chemins de fer français dont les principaux sont le « Dakar-Niger » qui passe par Bamako « pour ouvrir le vaste Soudan (actuel Mali) » sur l'océan atlantique et le Djibouti-Addis Abeba¹².

Longue de 783 kilomètres, cette ligne ferroviaire relie à l'Éthiopie à la mer Rouge par le port de Djibouti. Elle a favorisé le commerce et l'exploitation des Salines va transformer la petite ville de Djibouti, classée en 1920, en septième position parmi les grands ports des colonies françaises. Par exemple, en 1935, le chemin de fer « facilite l'exportation de 15 000 tonnes de café et 7 000 tonnes de peaux » (Chenntouf, 2010 : 55). Le convoiement des marchandises a entraîné aussi une forte poussée démographique. En trois ans (1897-1900), la ville de Djibouti passe d'environ 6 000 habitants à 15 000, avec

12 D'autres comme les liaisons Libreville-Ouessou et « Bangui-Tchad » devant aller jusqu'à Fort-Lamy (N'Djamena) ainsi que celle d'Abidjan – Ouagadougou via Bobo Dioulasso sont ou interrompues ou abandonnées suite à des événements comme les guerres mondiales ou la restructuration des colonies comme le démantèlement de la Haute-Volta en 1937. De même, les projets de jonction des lignes françaises aux chemins de fer belges (Kinshasa-Matadi, la « voie transéquatoriale » composée du Congo-Océan et de l'axe Brazzaville-Pointe-Noire) sont restés inachevés.

Plusieurs chapitres font référence, de manière détaillée, à ces chemins de fer dans *Histoire Générale de l'Afrique*, vol. VIII, 2010. Voir par exemple Tayeb Chenntouf : « La Corne de l'Afrique et l'Afrique septentrionale », (pp. 49-76) ; Majhemout Diop, David Birmingham, Ivan Hrbek, Alfredo Margarido et Djibril Tamsir Niane : « L'Afrique tropicale et l'Afrique équatoriale sous la domination française, espagnole et portugaise » (pp. 77-92) ; Ivan Hrbek : « L'Afrique septentrionale et la corne de l'Afrique » (pp. 172-182) ; Jean Suret-Canale et A. Adu Boahen : « L'Afrique occidentale » (pp. 183-213) ; Elikia M'Bokolo : « L'Afrique équatoriale de l'Ouest » (pp. 215-241)...

quelques 2000 Européens. Outre de nombreux Français, elle voit arriver des travailleurs somalis, arabes, indiens, grecs et arméniens, ainsi que des populations nomades de l'intérieur, tous attirés par les activités liées au rail. Cependant, « le vieux train de Djibouti » qui le parcourait fera l'objet d'attaques en août 1966 lors d'émeutes anticoloniales où des trains ont été déraillés, les produits et écoles français boycottés avec un refus de payer toutes taxes. Plus tard, les locaux près des gares et des ports serviront de squats au Secours populaire et les environs des stations ferroviaires et portuaires seront soumis à haute surveillance (Waberi, 2003 : 74, 95 et 123).

Quant au Dakar-Niger, il fait 1287 km dont 641 au Mali, c'est-à-dire en plein pays malinké, comme dirait Kourouma. Le projet de construction de la ligne date de la fin du XIX^e siècle mais la mise en service remonte au début du XX^e siècle, précisément en 1924 pour sa phase la plus achevée. Le chemin de fer est resté dans les mémoires à cause d'un événement marquant de son histoire qui est la longue grève des cheminots d'octobre 1947 à mars 1948¹³ qui fait à la répression par l'armée coloniale des grévistes de 1938 faisant « 6 morts et 53 blessés du côté des grévistes » (Diop *et al.*, 2010 : 91). C'est ce mouvement syndicaliste que relate Ousmane Sembène dans son ouvrage *Les Bouts de bois de Dieu*.

Au-delà de la lutte des travailleurs, ce roman met en scène le rôle du train dans le déplacement de nombreuses personnes de Bamako vers Dakar (devenue capitale de l'Afrique Occidentale Française), en passant par la ville de Thiès, « la capitale du rail¹⁴ », où la migration de communautés venues

13 Selon Andrea Cali (2020 : 15-33), cet événement bien documenté par les revues et magazines : *Paris-Dakar*, 5 août 1960, p. 3 ; *Bingo*, n° 94, nov. 1960, p. 57 ; *Afrique Action*, 26 déc. 1960, pp. 22-23 ; *La Vie africaine*, n° 16, juillet 1961, pp. 23, 26 et 31 ; *Africa Report*, t. VIII, n° 2, février 1963, p. 29.

14 Dans le langage populaire, on dit : « *benn dèk ñari gar* » ; ce qui signifie : « une ville aux deux gares » ; ce qui était une rareté à l'époque coloniale.

du Mali¹⁵ est importante. En atteste la liste des personnages, par ville, en amont du récit de Sembène (1960 : 9-10). Bien entendu d'autres voies existent à l'échelle sous-régionale ou à l'intérieur du pays comme le train qui fait Dakar/Saint-Louis dans presque tous les romans classiques sénégalais (comme *Maïmouna* d'Abdoulaye Sadj, 1958) ou celui qui relie Kouroussa à Conakry dans *L'enfant noir* (1953) de Camara Laye.

Tous ces trains, destinés d'abord à convoier des matières premières, servaient aussi à assurer le transport des personnes dans les colonies. Aussi, comme le note Sembène, « il y avait les privilégiés, ceux qui avaient pu acquérir à la Régie des Chemins de fer du matériel hors d'usage, wagons de marchandises ou de voyageurs montés sur des traverses » (1960 : 36). Ce trafic commercial facilitait donc les déplacements sur les longues distances, mais générait aussi beaucoup de souffrances humaines.

L'exploitation commerciale et humaine

Avec le train colonial, le trafic s'est rapidement développé entre les terres enclavées ou des voies d'eau de l'intérieur du continent et le littoral (océan Atlantique ou mer Rouge). Par exemple, la gomme arabique ou le mil produit le long du fleuve Sénégal rejoignaient Saint-Louis pour être acheminés en train à Dakar. À chaque escale, « On remarquait aussi des paysans venus de leur village pour vendre lait, manioc et fruits aux voyageurs » (Socé, 1948 : 56). Dans les grandes villes, le spectacle était le même avec des marchandises différentes. À titre illustratif, complétons avec Ousmane Socé évoquant la scène dans sa ville natale, porte d'entrée de la presqu'île du Cap-Vert (actuelle région de Dakar) :

15 Les Bambaras, d'origine malienne, sont une partie importante de cette population thiésoise.

Le train roula plus vite sur les rails, vint frôler le rivage, s'en éloigna, entra en gare de Rufisque.

Les produits offerts changeaient : bananes, « cônis » ou fruits de rôniers, piment rouge, concombres, patates sucrées. Les palmeraies de M'Bao, sillonnées de sentiers que parcouraient des femmes portant sur la tête, vers la ville, de lourdes « dames-jeannes » de vin de palme.

Les longs filaos, secoués par le vent, murmuraient au passage du train. (*ibidem*)

Mais le chemin de fer ne sert pas qu'à convoier les produits locaux vers la mer où les attendaient des navires européens. Il permettait aussi de ravitailler les colonies en matériels et consommables provenant de tous les continents. En illustre cet autre extrait :

En bas, le port se découpait avec ses multiples môles et ses eaux verdâtres sous un ciel net et lumineux ; les quais s'encombraient de marchandises que débarquaient des paquebots venus de Manille, Gênes, Marseille, Hambourg, Buenos-Ayres, New-York. Il y avait aussi des montagnes brunes d'arachides, des caisses de bananes, des sacs de cacao que d'autres steamers embarquaient pour l'Europe. (Socé, 1948 : 66)

Tout ce trafic nécessitait une main d'œuvre souvent qualifiée mais mal payée. Le roman africain qui revient sans doute le mieux sur cet aspect est *Les Bouts de Bois de Dieu*. En effet, cet ouvrage raconte à la fois les activités autour des chemins de fer que la vie des acteurs ou usagers. Les conditions de travail sont difficiles pour un traitement salarial misérable. Dès lors, ils se débrouillent pour vivre ou pour survivre dans des taudis que Sembène décrit bien :

Thiès : la zone où tous, hommes, femmes, enfants avaient des visages couleur de terre.

Un peu plus loin, à Dialav, il y avait des maisons de bois. Branlantes, certes, étayées de poutres ou de troncs d'arbres, prêtes à s'effondrer aux premières rafales, mais des maisons quand même, avec leurs apprentis de toile goudronnée dont les trous étaient bouchés par des chiffons, du carton, des bouts de planches, des estagnons et dont les toitures étaient consolidées à l'aide de grosses pierres, de barres de fer ou de vieilles marmites remplies de terre.

[...]

De Randoulène à la caserne des gardes-cerle, du grand Thiès à Dialav, les habitations, les arbres et le sol disparaissaient sous une épaisse couche de poussière noire vomie par des locomotives. (Sembène, 1960 : 36)

Concernant la rémunération, l'auteur choisit un personnage symbolique, Mamadou Keïta, surnommé « le vieux », pour rendre compte de la situation : « Nous avons notre métier, mais il ne nous rapporte pas ce qu'il devrait, on nous vole. Il n'y a plus de différence entre les bêtes et nous tant nos salaires sont bas. (*idem* : 24)

Keïta souligne ici plus qu'une question de revenus ; il s'agit d'une critique de l'injustice dont « l'ouvrier noir » est victime. Ce dernier travaille plus pour lui et pourtant, il gagne moins qu'un ouvrier blanc, n'a pas d'allocations familiales ou de retraite, encore moins pour maladie. Édouard, l'inspecteur du travail dépêché par Dejean, le directeur des bureaux de Thiès du Dakar-Niger, le reconnaît devant Victor Leblanc, son collaborateur : « Il faudra faire tout le possible pour le réajustement des salaires ; pour le reste, je verrai et je ferai mon rapport, mais il faut se rendre compte qu'ils ont bien travaillé, les bougres ! » (*ibidem*)

Tout comme à l'époque des travaux forcés, le train est venu, pour le travailleur colonisé, avec son lot de malheurs même si par ailleurs il a créé de l'emploi et des conditions de voyage

plus « reposantes ». L'ouvrier se voit donc exploité tandis que le voyageur savoure son « confort ». Par conséquent, le rapport au rail entre les usagers et les acteurs diffèrent.

Les relations entre usagers, travailleurs et le rail (ou exploitants des rails)

Si la construction des chemins de fer coloniaux a fait beaucoup de mal, l'achèvement de chaque ligne a été un soulagement physique pour certaines communautés et une aubaine pour d'autres. Cependant, il existe des regards et des réactions différents entre ceux qui usent des trains pour se déplacer et ceux qui travaillent sur les rails, dans la machinerie des locomotives et dans les gares.

Les regards des colonisés sur le train (du) colonisateur

L'arrivée du train en Afrique est un événement comme elle l'a été en Europe ou en Amérique. Le premier regard des populations sur cette machine est d'admiration du fait tant de la merveille de l'ingénierie que de la révolution sociale (et même culturelle) qu'elle apporte. Ce regard admiratif du colonisé est traduit par l'auteur de *Karim* dans ce passage qui peut se lire comme un sentiment personnel de la conscience écrivante appréciant son environnement naturel depuis le train :

Après Thiès, le paysage changea : on avait dépassé la plaine du Cayor, ses baobabs difformes, ses paysans au torse nu, courbés sur le sol, arrachant de leurs « hilaires » la récolte d'arachides. Ici, c'était la forêt de Kagne et ses monticules boisés... Sébikotane et ses manguiers, et tout à coup, des pylônes de T.S.F., à l'horizon, la vaste mer.

La température s'adoucissait; une brise rafraîchissante arrivait de l'Atlantique. Elle caressait le visage des voyageurs qui

contemplaient, à travers les portières, la baie du Cap-Vert qui se montrait, toute, peuplée de cargots ancrés au large et balancés par la houle. L'île de Gorée se détachait de l'eau en un bloc sombre ; bordant le littoral, Dakar se devinait... (Socé, 1948 : 56)

Pour le colonisé usager du train, il s'agit d'un privilège que de monter à bord. Socé évoque aussi le quai avec ces « Sénégalais à grand boubous blancs, à cafetans de cotonnade sombre » et « bonnet de Fez » s'inventant une « civilisation négro-arabe » et rivalisant avec les « Européens, en complets vestons de toile, coiffés du casque colonial » (*idem* : 57).

Mais l'admiration la plus inattendue est celle du machiniste noir formé à l'ouvrage par le colonisateur. En illustre cet exemple tiré des propos de Bakayoko, l'un des plus fêrus syndicalistes du mouvement des cheminots :

Je voudrais que tu comprennes aussi quelque chose. Quand je suis sur la plateforme de mon Diesel, je fais corps avec toute la rame, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises. Je ressens tout ce qui se passe au long du convoi, dans les gares, je vois les gens. Mais dès que la machine est en route, j'oublie tout. Mon rôle n'est plus que de conduire cette machine à l'endroit où elle doit aller. Je ne sais plus si c'est mon cœur qui bat au rythme du moteur ou le moteur au rythme de mon cœur. Pour moi c'est ainsi qu'il en est de cette grève, nous devons faire corps avec elle... (Sembène, 1960 : 321)

Tout se passe comme si on était dans une relation du style : « je t'aime, moi non plus ». En effet le cheminot aime son métier (donc le train et les rails), mais en veut à son patron, l'exploitant qui le traite toujours comme un sujet. Dès lors s'engage un combat entre ces deux acteurs qui entretiennent une relation heurtée.

Les luttes autour du chemin de fer (contre l'exploitation humaine)

Comme nous l'avons signalé plus haut, la construction des rails en Afrique coloniale (comme en Amérique, en Asie ou en Europe) s'est faite dans le sang et la douleur. Dans *Les Bouts de bois de Dieu*, ce passé s'est déteint sur la gestion, à cause des injustices de l'exploitant sur les cheminots noirs. Keïta justifie leur mouvement par ce facteur :

Voilà des années, ceux de Thiès ont débrayé, ça s'est soldé par des morts, des morts de notre côté. Et voici que cela recommence : en ce moment même, de Koulikoro à Dakar, ont lieu des réunions pareilles à celle-ci. Des hommes sont venus avant moi sur cette tribune, d'autres vont suivre. (*idem* : 24)

Cette lutte oppose dès lors les grévistes aux gérants. Les premiers bénéficient du soutien des sympathisants qui sont majoritairement des gens du peuple (comme les mendiants) vivant du trafic ferroviaire et les participants aux quêtes quotidiennes des cheminots. Les seconds ont souvent recours à des intermédiaires comme Victor Leblanc et l'inspecteur Édouard évoqués plus haut, mais ils comptent également sur les syndicalistes défaillants et les autorités coutumières ou religieuses acquises à leur cause. L'auteur, qui dédie d'ailleurs son livre aux « *BANTY MAM YALL*¹⁶ », ses « frères de syndicat et à tous les syndicalistes et à leurs compagnes dans ce vaste monde » (*idem* : 9) critique sévèrement l'attitude de ces complices des exploitants. Cela se lit dans plusieurs scènes comme lorsque le commissaire appelle le Serigne N'Dakarou pour sermonner les femmes sorties soutenir leurs époux (*idem* : 195-198) ou quand El Hadji Mabigué, un

16 Cette expression qui est traduite dans le titre du roman désigne les nombreuses personnes en tant que créatures divines. Métaphoriquement, cela pourrait renvoyer aux nombreuses bouches à nourrir.

de ses ouailles, a vu son beau mouton blanc égorgé par sa sœur Ramatoulaye pour se venger de cette bête « engraisnée aux frais des voisins » (*idem* : 116) et qui a osé manger le riz destiné à nourrir des femmes et des enfants qui ont « faim, trop faim¹⁷ » (*idem* : 117). L'affaire finira entre les mains des forces coloniales de l'ordre : « dans la rue, des renforts étaient arrivés, gendarmes et soldats, et c'est dans la rue que, sans que l'on sût trop comment, la bagarre commença entre les femmes et les forces de police » (*idem* : 125). Ainsi, les rapports entre les activistes et les autorités sont heurtés dès le début et ils le demeureront jusqu'à la fin de la grève. Cependant devant la ténacité des grévistes qui ont subi la prison et la torture, l'issue de la lutte leur sera favorable : « Conditions acceptées. Grève terminée. Reprise demain. Train direct Bamako-Thiès. Mettre roulant disposition comité Thiès » (*idem* : 364), avec le départ, bon gré mal gré, du directeur des bureaux de Thiès du Dakar-Niger et de son plus fidèle collaborateur Isnard. Mais que reste-t-il de ces acquis syndicaux obtenus de haute lutte par les cheminots africains après les indépendances africaines ? Le cinéma est sans doute le médium qui répondra le mieux à cette question car la littérature écrite évoquant l'autorail colonial semble s'estomper avec l'arrêt du trafic ferroviaire sur de nombreuses lignes de l'Afrique francophone.

Retenons toutefois que le train est arrivé en Afrique du fait du colonisateur. Celui-ci a usé autant de ruse que de force pour convaincre des souverains de la nécessité de construire un chemin de fer sur leurs terres. Ce dernier a amené par conséquent son lot de malheurs comme de bonheurs. Les représentations littéraires qui l'évoquent relaient ainsi la douleur mémorielle du colonisé qui ne peut oublier les résistants à l'installation du rail, les nombreuses victimes des travaux forcés tombés sur le chantier et l'exploitation

17 Sur cette thématique aux allures de *Germinal* d'Émile Zola, lire l'analyse d'Éric Ndione (2020 : 83-101).

économique. Elles n'ont pas oublié non plus les avantages que les usagers africains trouvent au train et le confort qu'il leur a apporté. Toujours est-il que, derrière ce qui rend le voyageur heureux, se cache une autre souffrance : celle du cheminot africain considéré comme une force de travail sans droit jusqu'à ce qu'il se révolte. Il a fallu à ce travailleur lutter pour sa dignité, pour de meilleures conditions sociales et professionnelles, mais aussi pour sa liberté. Ainsi, les romans d'Ahmadou Kourouma, de Tierno Monénembo, d'Abdourahman Waberi, d'Ousmane Socé, d'Abdoulaye Sadj, de Camara Laye ou d'Ousmane Sembène, entre autres écrits, témoignent-ils d'une histoire qui a participé à nourrir l'imaginaire africain du rail.

Références bibliographiques

CALÌ, Andrea. 2020 [Nov.-déc.]. « Ousmane Sembène nouvelliste : genèse, histoire et thématiques », *Interculturel Francophonies*, n° 38, pp. 15-33.

CAMARA, Laye. 1953. *L'Enfant Noir*, Paris, Plon.

CHENNTOUF, Tayeb. 2010 [1998]. « La Corne de l'Afrique et l'Afrique septentrionale », in MAZRUI Ali A. et WONDJI, C. (dir.), *Histoire Générale de l'Afrique*, vol. VIII, *L'Afrique depuis 1935*, Paris, Éditions UNESCO, pp. 49-76.

DIOP, Majhemout/BIRMINGHAM, David/HRBEK, Ivan/MARGARIDO, Alfredo et NIANE, Djibril Tamsir. 2010 [1998]. « L'Afrique tropicale et l'Afrique équatoriale sous la domination française, espagnole et portugaise », in MAZRUI, Ali A. et WONDJI C. (dir.), *Histoire Générale de l'Afrique*, vol. VIII, *L'Afrique depuis 1935*, Paris, Éditions UNESCO, pp. 77-92.

DURAND, Gilbert. 1992 [1969]. *Les structures anthropologiques de l'imaginaire. Introduction à l'archétypologie générale*, Paris, Dunod [Bordas].

DURAND, Gilbert. 1994 [automne]. « L'alogique du mythe », *Religiologiques*, n° 10, pp. 27-47.

DURAND, Gilbert et SUN, Chaoying. 2000. *Mythe, thèmes et variations*, Paris, Desclée de Brouwer, coll. « Sociologie du quotidien ».

HRBEK, Ivan. 2010 [1998]. « L'Afrique septentrionale et la corne de l'Afrique », in MAZRUI, Ali A. et WONDJI, C. (dir.), *Histoire Générale de l'Afrique*, vol. VIII, *L'Afrique depuis 1935*, Paris, Éditions UNESCO, pp. 172-182.

KOUROUMA, Ahmadou. 1990. *Monnè, outrages et défis*, Paris, Seuil.

M'BOKOLO, Elikia. 2010 [1998]. « L'Afrique équatoriale de l'Ouest », in MAZRUI, Ali A. et WONDJI, C. (dir.), *Histoire Générale de l'Afrique*, vol. VIII, *L'Afrique depuis 1935*, Paris, Éditions UNESCO, pp. 215-241.

MONÉNEMBO, Tierno. 2008. *Le Roi de Kabel*, Paris, Le Seuil.

NDIONE, Éric. 2020 [Nov.-déc.]. « *Les Bouts de bois de Dieu* d'Ousmane Sembène : un éloge de la faim », *Interculturel Francophonies*, n° 38, pp. 83-101.

PERSON, Yves. 2010 [1996]. « États et peuples de Sénégal et de Haute Guinée », in AJAYI, J. F. Ade (Dir.), *Histoire Générale de l'Afrique*, vol. IV, *L'Afrique au XIX^e siècle jusque vers les années 1880*, Paris, Éditions UNESCO, pp. 683-707.

POURTIER, Roland. 2007 [consulté le 19 avril 2019]. « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines » [En ligne], *Belgeo*, n° 2, <URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/11266>>.

SADJI, Abdoulaye. 1958. *Maimouna*, Paris, Présence Africaine.

SEMBÈNE, Ousmane. 1960. *Les Bouts de Bois de Dieu*, Paris, Le Livre Contemporain, coll. « Presses Pocket ».

SOCÉ, Ousmane. 1948. *Karim, roman sénégalais*, Paris, Nouvelles Éditions Latines.

SURET-CANALE, Jean et BOAHEN, A. Adu : « L'Afrique occidentale », in MAZRUI, Ali A. et WONDJI, C. (dir.), *Histoire*

Générale de l'Afrique, vol. VIII, *L'Afrique depuis 1935*, Paris, Éditions UNESCO, pp. 183-213.

WABERI, Abdourahman. 2000 [1994]. *Le Pays sans ombre*, Paris, Le Serpent à plumes, coll. « Motifs ».

WABERI, Abdourahman. 2003. *Transit*, Paris, Gallimard, coll. « Continents noirs ».

Enjeux mémoriels dans quelques textes de voyage en transsibérien¹

Fátima Outeirinho
Université de Porto/ILCML

Le train Rossiya, presque toujours dénommé par synecdoque le *Transsibérien*, nom du chemin de fer, celui-ci étant en effet de plein droit le Transsibérien, intègre depuis longtemps un imaginaire mythique du rail, nourrissant non seulement des livres de voyage (Borm, 2011), mais aussi une liste de nombreux récits de fiction, accompagné qu'il est dans ces textes d'une mémoire sur l'espace traversé, à savoir la Sibérie, d'ordinaire évoquant l'inconnu, l'aventure, la déportation, et plus rarement la Sibérie comme paradis (Chambourg & Savelli, 2019)². De fait, tout un savoir fait de

1 Cet article a été développé dans le cadre de l'Institut de Littérature Comparée, Unité R&D financée par des fonds nationaux de la FCT – Fondation pour la Science et pour la Technologie (UIDB/00500/2020).

2 Dominique Fernandez lui-même affirme que des livres qui parlent d'une autre Sibérie que celle des prisons, des camps et des travaux forcés

représentations de la Sibérie issues de processus affabulatoires ou de vécus mis en récit est maintes fois revisité au fil du temps. *Transsibérien* de Dominique Fernandez et *Sibérie* d'Olivier Rolin, objets de notre attention dans cette étude, ne sont donc que deux exemples d'une écriture ancrée sur un savoir culturellement partagé, en dialogue avec une expérience réelle de la Sibérie – en *Transsibérien* – une écriture qui décline, singulièrement, des possibilités de présentification de la mémoire, les deux auteurs partageant une affection pour la Russie.

Déjà en 2010, Olivier Rolin, dans un entretien à Nathalie Crom, affirmait sur la littérature :

Bien sûr qu'il n'y a pas de mission, du moins je ne crois pas. La seule exigence, c'est que la langue soit belle. Au demeurant, la littérature sert tout de même à des tas de choses, et je pense que ce qui fait que le passé n'est pas complètement le passé, que le passé n'est pas complètement mort, qu'il peut être non seulement connu, mais, à un certain point, ressenti, revécu, a longtemps été le fait de la seule littérature (et depuis le xx^e siècle, le cinéma aussi).
(Rolin *apud* Crom, 2010)

Et, en 2016, dans *Sibérie*, Rolin affirmera que « Mieux que Google, les livres servent à ça, à voir ce qu'on ne voit pas. » (Rolin, 2016 : 41) et, ajouterions-nous, ce qui n'est plus rappelé ou ce que l'on ne connaît pas. Appuyé ou pas sur une conception de littérature comme moyen à fin spécifique, il est tout aussi indéniable que le récit de voyage, étant ancré sur une démarche d'enregistrement de la mémoire, et en partageant avec le lecteur des connaissances et des expériences personnelles sur l'espace (culturel) traversé, est disponible pour accueillir le passé et le rendre présent, par

sont rares (2012 : 32) et il dénonce une représentation de la Sibérie devenue cliché qui serait à la base d'un choix récurrent éditorial pour élargir l'audience (*idem* : 34).

le biais d'un discours singulier, simultanément individuel et collectif. Ceci dit, qu'en est-il d'un travail sur la mémoire dans *Sibérie* et *Transsibérien*? En partant de ces deux textes, nous entendons nous pencher ici sur des enjeux mémoriels présents dans ces ouvrages car, comme beaucoup d'autres livres de voyage, ils disent et redisent une mémoire en circulation dans un imaginaire souvent transnational qui leur sert de pont avec leurs lecteurs, et ils interpellent toute une sorte de mémoire non seulement reçue en héritage, mais aussi acquise, construite tout au long du parcours existentiel d'un narrateur qui, dans un processus d'isomorphie, se confond ou est confondu avec l'auteur empirique. Ainsi, la valeur accordée à une parole auctoriale qui découle de cette co(n)fusion – à tort ou à raison – entre auteur et narrateur, procure de plus au récit de voyage une dimension de témoignage très valorisée, côté réception, la voix personnalisée pouvant être plus interpellante.

Compte tenu des ouvrages en question, outre une appartenance à une même typologie textuelle, c'est-à-dire au récit de voyage ancré sur un déplacement effectif, ces deux livres ont aussi en commun le partage d'un voyage en Sibérie, organisé dans le cadre de l'Année France-Russie, en 2010. Et Dominique Fernandez d'observer : « Pour la première fois, des écrivains français montaient dans le Transsibérien et le prenaient d'un bout à l'autre, de Moscou, capitale de la Russie d'Europe, à Vladivostok, capitale de la Russie d'Extrême-Orient. » (2012 : 14) En effet, plus d'une dizaine d'écrivains ont été invités à ce périple : Patrick Deville, Géraldine Dunbar, Jean Echenoz, Mathias Énard, Sylvie Germain, Guy Gofette, Maylis de Kerangal, Kris, Wilfried N'Sondé ; Jean-Noël Pancrazi, Danièle Sallenave, Eugène Savitzkaya et Minh Tran Huy. Rolin et Fernandez ont intégré donc cette délégation et, par la suite, ont fait paraître ces enregistrements et réflexions sur un voyage prédéfini par autrui dans tous ses contours. Une fois acceptée l'invitation au voyage, ces écrivains en voyage

ne peuvent que suivre un itinéraire qui leur est proposé, la marge de choix pour des variations restant vraiment mince³.

Publié en 2011, aux Éditions Inculte, *Sibérie* d'Olivier Rolin annonce en page de garde son appartenance à la catégorie du récit. Pourtant, le volume rassemble, en fait, non pas un seul mais plusieurs récits écrits à différentes occasions : trois de ces textes auraient dû être publiés dans le journal *Le Monde*, à l'automne de 2001 (« Les oiseaux de la toundra parlent espagnol », « Une odeur d'éléphant un jour de nuit » et « La vie au pôle est d'une triste uniformité »). Cependant, face aux tragiques événements du 11 septembre, la publication n'a pas eu lieu. « Débarcadère de l'enfer » est, quant à lui, le résultat d'un voyage à Magadan, en 2004, suite à la lecture des *Récits de la Kolyma* de Varlam Chalamov ; « La jeune fille d'Irkoutsk », « Prose transsibérienne » et « Tu n'as rien vu à Vladivostok » sont trois textes écrits pour France Culture en 2010, à la suite du voyage en Sibérie pour l'Année France-Russie, et lus par l'auteur, cette même année, sur les ondes de la radio.

Ainsi, l'ouvrage *Sibérie* se présente en tant que recueil de récits brefs, ayant pour élément agrégateur la vaste région russe, d'où sans doute le texte liminaire, « Le nom de Sibérie ». Dans ce texte en particulier, l'auteur s'attarde sur ce toponyme car, pour lui, « Les noms ont une couleur, une odeur, comme celle d'étoffes leur texture s'offre au toucher. Il en est qui ont l'expansion des choses infinies. Sibérie ça sonne bien, vaste, comme Sahara. » (Rolin, 2016 : 7) « La Sibérie, c'est le grand large sur terre. » (*idem* : 10) Ou encore : « La Sibérie n'est ni une "province", ni une "campagne", c'est un continent. » (*idem* : 34) En outre, dans ce premier texte et à partir de cette réflexion sur le mot Sibérie, l'auteur identifie déjà des enjeux qui traversent tout l'ouvrage. Il affirme, par exemple, que les auteurs russes quand ils évoquent la Sibérie, « c'est

3 Voir, par exemple, « On comprend que les autorités préfèrent nous montrer les réussites de la russification (...). Qu'avons-nous besoin d'aller voir ce qui est resté en marge du progrès ? » (Fernandez, 2012 : 93)

sous l'apparence sinistre du bagne et du Goulag » ou encore, « Sibérie a été un nom du Malheur » (*idem* : 8, 9). Cependant on ne trouve aucune référence au Transsibérien dans ce texte liminaire. Ce ne sera que dans la note préliminaire aux textes issus du voyage de 2010 que Rolin dira de ce train qu'il est « fabuleux » et que « *Le Transsibérien est, comme on sait, le plus long chemin de fer du monde, et à l'aise (Blaise !)*⁴ : à côté, les Canadian-Pacific et autres Indian-Pacific australien manquent ridiculement d'allonge. » (*idem* : 15)

Le Transsibérien, récit de Dominique Fernandez et photographies de Ferrante Ferranti⁵ est, en revanche, un ouvrage structuré en 28 chapitres qui suivent une progression temporelle et spatiale linéaire du voyage fait en 2010 ; le premier chapitre intitulé « Le train » fait pendant au titre du livre et s'attarde sur le Transsibérien : itinéraire, durée du voyage, description des compartiments, description des voyageurs ; et Fernandez d'observer : « Les deuxième classe du Transsibérien sont encore convenables (...), mais les troisième (où quatrième) soulèvent autant d'épouvante que d'indignation. Même en Inde je n'ai constaté d'aussi barbares conditions de transport. » Il poursuit encore : « Atmosphère, odeur, brutalité d'un wagon de bestiaux. Les malheureux expédiés au Goulag devaient être traités à peine plus durement. » (Fernandez, 2012 : 19-20). Et sur l'implémentation d'un chemin de fer en Sibérie, il affirme : « Le train lui-même, par sa matérialité de voie ferrée métallique, dure, concrète, était un moyen de lutte contre l'égarement dans l'incommensurable. » (*idem* : 13) Quand bien même, par la suite, ici et là, Fernandez combat la dysphorie sibérienne, un imaginaire du Goulag, un imaginaire de la déportation, est tout au début rappelé et revisité au fur et à mesure que le récit avance. En fait, et tel que l'auteur

4 Ce jeu de mots sera plus tard explicité dans le récit « Prose transsibérienne ».

5 Le photographe Tadeusz Kluba a lui aussi intégré la délégation.

lui-même le dit en entretien publié au Canal Académies, plateforme audiovisuelle de l'Institut de France,

Toutes [ses] livres sur la Russie servent à combattre l'image négative que les médias nous donnent ici de la Russie. On n'en parle que pour évoquer la mafia, la corruption, la Tchétchénie etc. On ne parle jamais de ce qu'il y a de merveilleux en Russie. C'est scandaleux.⁶

Pour ce qui est des photographies, il faut souligner qu'elles ne surgissent pas pour illustrer tout simplement des passages du texte. Malgré les possibilités de dialogue avec le récit de Fernandez, un soin de reconnaissance auctoriale émerge dans l'intégration de ces éléments visuels et avec le nom du photographe déjà en couverture – même si en taille de police plus petite –, et avec l'intégration d'un carnet photographique au centre du livre. Dans un geste semblable à celui de l'écrivain qui n'oublie pas de pointer ce qu'il trouve beau au long du parcours, ces enregistrements par l'image de Ferranti, d'un vécu viatique que le regard apprivoise, sont plutôt solaires.

Bien que l'accent ne soit pas exactement mis sur les mêmes objets d'attention dans ces textes liminaires – chez Rolin, c'est la Sibérie (et, notamment, le nom Sibérie), chez Fernandez, il s'agit du Transsibérien (le moyen de transport) –, des représentations semblables se trouvent dans les deux ouvrages quand il est question d'approcher cette contrée russe : l'immensité de l'espace et l'épaisseur d'une mémoire dysphorique que supporte tout un choix lexical. En effet, des mots tels que *bagne*, *exil forcé*, *déterré*, *déporté*, *exilé*, *camp*, *prison*, *travaux forcés* abondent.

Par ailleurs, les deux ouvrages ont en partage une matière première : tous deux s'érigent à partir de, ou avec

6 (2012 : 5.43'-5.55')

<https://www.canalacademies.com/emissions/au-fil-des-pages/transsiberien-de-dominique-fernandez-de-lacademie-francaise>

une mémoire livresque faite d'un héritage surtout littéraire, mais aussi historique issu et de la culture d'appartenance des auteurs, et de la culture cible. C'est ce qui arrive à l'occasion de l'évocation de Blaise Cendrars. En fait, le voyage en Sibérie de l'Année France-Russie se fait dans un train nommé *Train des écrivains français « Blaise Cendrars »*. Or, l'occurrence de références dans leurs textes à *Prose du Transsibérien et de la petite Jehanne de France* sera donc inévitable. Toutefois, chez Rolin, on trouve un texte intitulé « Prose transsibérienne » suivi d'un sommaire qui n'identifie que la toponymie relative aux différentes étapes du parcours et un premier paragraphe où le dialogue avec le texte de Cendrars est mis à nu :

Départ d'Oulan-Oude, kilomètre 5642. C'est Verkhné-Oudinsk du temps de Blaise Cendrars : « Entends les mauvaises cloches de ce troupeau galeux Tomsk Tchéliabinsk Kainsk Obi Taïchet Verkné-Oudinsk Kourgane Samara Pensa-Touloune. La mort en Mandchourie est notre débarcadère est notre dernier repaire. (Rolin, 2016 : 28)

Et, tout à coup, une sorte d'anthropophagie se déploie dans une tentative de faire sien le texte de Cendrars, car tout au long de cette « Prose transsibérienne », des citations de Cendrars, explicitées, certes, par l'emploi des guillemets, deviennent partie intégrante du texte de Rolin :

La gare s'éloigne lentement, crème et pistache. Poteaux, portiques, caténaires, ciel en cage, wagons vert et jaune, gris et rouge, le martellement des boggies accélère sur la jointure des rails, tac-tac tac-tac, combien de fois ce staccato avant la mer du Japon? Combien de fois depuis Moscou? Combien de mesures sur la portée des rails? « *Les trains d'Europe sont à quatre temps tandis que ceux d'Asie sont à cinq ou sept temps.* » Convois de locos vertes frappées de l'étoile rouge. « *J'ai vu des trains de soixante locomotives qui s'enfuyaient à toute vapeur...* » Maisons de planches noires, palissades moirées

d'argent, toits de tôle blancs sous des fils électriques erratiques, pistes où cahotent des Ladas. J'ai lu quelque part, il me semble, que le goût russe des palissades était une façon de se protéger de l'espace immense, de l'angoisse qui naît de l'illimité. Je ne sais pas si c'est vrai, c'est en tout cas *ben trovato*. Convois interminables de wagons-citernes, MAZOUT, BENZIN, ROSSNEFT, « *J'ai vu les trains silencieux les trains noirs qui revenaient de l'Extrême-Orient.* » Palissades de bois noir, décharges sauvages dans des bois de pins. Beaucoup d'arbres coupés, cassés. L'écologie repassera. (*idem* : 29)⁷

Parc contre, chez Dominique Fernandez, toute une approche autre émerge, empreinte de jugements polémiques sur la valeur de la composition poétique de Cendrars :

Ce dernier avait écrit, de chic, en 1904, un poème sur un voyage qu'il n'avait jamais fait, poème assez banal, voire médiocre, mais le seul texte français, apparemment, où soit jamais apparu le mot « transsibérien », ce qui avait paru aux organisateurs un titre de gloire suffisant pour baptiser un train qu'il eût été plus judicieux d'appeler, si on avait songé aux écrivains français véritablement amoureux de la Russie, avec ou sans train : « Alexandre Dumas » ou « Jules Verne », à la rigueur « Théophile Gautier », « Joseph Kessel » ou « Paul Morand ». (Fernandez, 2012 : 15)

Et après ces déclarations provocatrices et ironiques, toute une page de description plutôt objective, une touche d'érudition, présente au lecteur l'objet artistique de Cendrars et Sonia Delaunay : « À l'origine c'était un poème-objet, un poème-tableau, quatre feuilles collées, chacune d'une largeur de trente-six centimètres et d'une hauteur de cinquante centimètres, et formant ensemble une sorte d'accordéon, plié quarante fois dans le sens de la hauteur. » (*idem* : 16) Et un peu plus loin il ajoute une portée herméneutique pour approcher

7 L'italique est de notre responsabilité.

cet objet : « Cet accordéon, ou soufflet, était particulièrement indiqué pour évoquer les wagons d'un train. La couleur prime sur les caractères d'imprimerie, l'ensemble suggère l'image d'un convoi se frayant un chemin entre les lacs, les prés et les bois. » (*idem* : 17)

Les deux écrivains se déplacent donc avec leur bagage culturel, leurs mémoires de lectures – quelques-unes partagées –, mais la démarche est quand même distincte. De fait, Olivier Rolin fait appel à ses lectures en appui et/ou en guise d'expansion de sa pensée, de ces réflexions sur ce qui l'entoure, tandis que Dominique Fernandez se sert de sa vaste bibliothèque mentale pour la déployer aux yeux du lecteur sous forme presque d'une bibliographie commentée⁸, occasion en outre pour la notice historique ou l'information pragmatique en vue de futurs voyageurs.⁹ D'ailleurs, il avertit le lecteur : « Ce récit, je m'en excuse, sera farci de lectures et relectures. » (*idem* : 27) En effet, les récits de voyage *Transsibérien* et *Sibérie* fonctionnent comme de caisses de résonance d'autres textes de voyage, d'autres récits à inscription générique très variée, les ouvrages de Fernandez et Rolin se présentant finalement comme deux bibliothèques personnelles itinérantes par le biais desquelles le narrateur voyage en Sibérie et, par conséquent, le lecteur aussi en portant des lentilles livresques diversement graduées, dans un processus de filtrage du monde (re)visité.

En plus, chez Fernandez, ce besoin de partage de savoirs issus de l'expérience viatique se traduit par l'indication de « Règles du bien voyager » qu'il énonce dans l'un des premiers chapitres, plus particulièrement le troisième, à savoir,

8 Même en notes de bas de page, Dominique Fernandez suit cette démarche. Il le fait, par exemple, au sujet de *Dans les forêts de Sibérie* de Sylvain Tesson (2012 : 227).

9 Tout au long du récit, des conseils au futur voyageur surgissent : « Autant le voyage par le Transsibérien est à recommander à tout amoureux de la nature et de la culture sibériennes, autant il serait fou de l'entreprendre sans la compagnie d'un Russe ou d'un russophone. » (2012 : 20)

1° ne pas comparer ce qu'on voit et respire à ce qu'on voit et respire dans son propre pays (travers du touriste ordinaire); 2° critiquer ce qu'il y a lieu de critiquer, en se gardant de se montrer supérieur à ce qu'on critique; 3° se sentir bien en toute occasion, quelque déplaisir qu'on éprouve ça et là – de même qu'on se sent toujours bien avec la personne qu'on aime, en dépit – ou à cause – de ses défauts. (Fernandez, 2012 : 29);

une quatrième règle, non énoncée, mais illustrée tout au long de l'ouvrage, peut être déduite : lire pour se documenter, lire pour construire un savoir sur la destination du voyage. Tout au début du chapitre « En amont du voyage », le narrateur s'interroge : « Que savais-je de la Sibérie avant ce voyage? Quels livres avais-je lus, de fiction ou d'histoire, outre le reportage de Tchekhov et *Résurrection*, le troisième des romans de Tolstoï (1899), dénonciation, d'autant plus forte que le ton en était sans emphase, pour ainsi dire paisible, du système judiciaire et carcéral russe? » (*idem* : 31) Le chapitre « En amont du voyage » procurera au lecteur toute une liste considérable de propositions de lectures organisées par catégories thématiques, comme par exemple, « Pour le xx^e siècle », « pour la Russie des tsars », « Pour la Russie communiste », pour la géographie et l'anthropologie ou pour l'aventure. Il résume ces références et il les commente. Ainsi l'histoire du pays visité est-elle rappelée au fur et à mesure que le voyage avance par le biais surtout de textes littéraires qui fonctionnent en tant que sources non négligeables.

Olivier Rolin, dans *Sibérie*, affiche, lui aussi, sa condition de grand lecteur, et de lecteur réflexif : « Les auteurs russes parlent peu de la Sibérie, parce que peu la connaissent. Quand ils l'évoquent, c'est sous l'apparence sinistre du bagne et du Goulag. » (Rolin, 2016 : 8), affirme-t-il à un moment donné de son texte. Les récits de *Sibérie* se construisent donc autour de la mémoire : une mémoire livresque, issue d'une vaste bibliothèque mentale de l'autrice constituée d'œuvres

littéraires appartenant à différentes littératures, à laquelle s'ajoute une mémoire historique, contextualisant le récit, et articulée avec un devoir de post-mémoire (Outeirinho, 2023) :

« Se souvenir du mal d'abord, et du bien ensuite. Se souvenir du bien pendant cent ans, et du mal pendant deux cent ans » : telle est l'âpre leçon que Chalamov retire de la Kolyma. Pourtant, en Russie même, la mémoire du mal tend à s'estomper.

(...)

Et si la maladie de l'oubli frappe la Russie, avec combien plus de force sévit-elle chez nous... Tout le monde ou presque, et c'est tant mieux, connaît le nom d'Auschwitz ; à qui celui de Kolyma évoque-t-il une autre énorme machine à avilir et tuer ? Dans quelles écoles l'enseigne-t-on ? (Rolin, 2016 : 90-91)

Chez Rolin, mémoire historique et mémoire littéraire s'enchevêtrent à travers le souvenir constant d'écrits témoignant d'une mémoire : le Goulag, l'échec du communisme, les vestiges d'une dictature, des souvenirs de rescapés ou une mémoire étrangère sur l'espace russe, la mémoire personnelle du narrateur se nourrissant de Varlam Chalamov, Evguenia Guinzbourg, Soljenitsyne, Tchekov ou Blaise Cendrars.

En somme, on peut constater que l'imaginaire du Transsibérien est nourri par des mémoires de nature différente (personnelles, littéraires, historiques circulant sur un support livresque). Il se confond avec l'imaginaire autour de la Sibérie, la dysphorie étant le trait le plus saillant. Quand bien même on peut lire chez Dominique Fernandez,

Ainsi, du train furieux au train nourricier, du train qui personnifie la ville, l'ordre, la loi, le pouvoir, à celui qui est l'emblème et le moyen de la liberté, du train qui épouvante au train qui rassure, la mythologie polyvalente du Transsibérien étale ses symboles et ses richesses aux abords du Baïkal. (2012 : 227)

le fait est que ce sera surtout la Sibérie et tout un imaginaire sur la Sibérie qui sont au centre des discours produits. Amoureux des cartes, Olivier Rolin, dans *Sibérie*, avouait au lecteur qu'en 1986, date de son premier voyage en Russie, ce territoire était un pays sans pratiquement aucune représentation cartographique (2016 : 11). Par contre, ce que les deux ouvrages ici abordés montrent et démontrent, c'est l'abondance de références de cette vaste et immense contrée même si partialement et partiellement représentées.

Récits de voyage en Transsibérien à travers l'espace immense de la Sibérie et, simultanément, récits de voyage à travers le temps de la mémoire qu'un itinéraire marqué par des étapes potentialise, les ouvrages d'Olivier Rolin et de Dominique Fernandez nous permettent non seulement de faire du chemin avec ces voyageurs dans ce rapport à un espace physique concret, mais montrent aussi que seul un voyage dans la lecture peut avoir lieu : on se partage des mémoires livresques et on construit des mémoires ancrées sur une pratique lectoriale. De fait, ces livres de voyage ne représentent plus une simple invitation au voyage à travers la lecture, mais plutôt une invitation à relever le défi de la lecture extensive en entrant en différentes locomotives qui nous permettront de penser le monde.

En effet, les livres de voyage se caractérisent en termes génériques justement par tout un travail avec la mémoire : d'une part une mémoire personnelle, individuelle, celle du voyageur et, d'autre part, une mémoire vue et approchée par une voix singulière mais qui puise dans un héritage patrimonial, mémoriel collectif, qui le rend à nouveau à un collectif, le public lecteur de ces ouvrages. Dans le cas échéant, ce travail avec la mémoire illustre d'une certaine façon la possibilité de fonctionnement de la littérature comme mémorial, mémorial qui a trait à des événements historiques souvent traumatiques, et mémorial sur des objets littéraires qui intègrent la littérature elle-même. Faire connaître, rappeler, vaincre l'oubli, voilà

quelques-uns des enjeux mémoriels et de possibles effets que le récit de voyage déploie.

Références bibliographiques

BORM, Jan. 2004. « Defining travel : on the travel book, travel writing and terminology, in HOOPER, Glenn/ YOUNGS, Tim (ed.), *Perspectives on travel writing*, Aldershot, Ashgate, pp. 13-26.

CHAMBOURG, Dominique Samson de & SAVELLI, Dany (dirs.). 2019. *La Sibérie comme paradis*, Paris, Centre d'Études Mongoles et Sibériennes-École Pratique des Hautes Études.

CROM, Nathalie. 2010. *Écrire, écrire, pourquoi? Olivier Rolin*, Paris, Éditions de la Bibliothèque publique d'information, <https://books.openedition.org/bibpompidou/1103>.

Dossier de présentation Année France-Russie, 2010, CulturesFrance.

FERNANDEZ, Dominique. 2012. *Transsibérien*, Photographies de Ferrante Ferranti, Paris, Éditions Grasset & Fasquelle.

FERNANDEZ, Dominique. 2012. « Transsibérien », <https://www.canalacademies.com/emissions/au-fil-des-pages/transsiberien-de-dominique-fernandez-de-lacademie-francaise,22.221>'.

OUTEIRINHO, Fátima. 2023. « Literatura de viagens e salvação do mundo: derivas reflexivas a partir de um desafio », *Materiais para a salvação do mundo* 5, Porto, Instituto de literatura Comparada, col. « Libreto », pp. 9-17.

ROLIN, Olivier. 2016. *Sibérie*, Paris, Éditions Inculte.

Garde-barrière : réalités et représentations

Florence Fix

Université de Rouen-Normandie

Avec le développement du chemin de fer en France autour de 1840 apparaissent de nouveaux métiers liés à l'entretien, à la conduite, au contrôle des gares et des rails : cheminots, aiguilleurs, police de gare. Parmi ceux-ci, on se propose de s'intéresser à la figure singulière et intermédiaire du garde-barrière, en croisant données factuelles d'un métier très documenté et illustré et descriptions littéraires dans deux romans français de la fin du XIX^e siècle : *Kerkadec, garde-barrière* de Léon Cladel (1888) et *La Bête humaine* d'Émile Zola (1890). Le premier, rédigé par un militant socialiste, trace le portrait d'un « glorieux vétéran de la misère » (Cladel, 1888 : 149), quand le second n'accorde aux garde-barrières qu'une place de personnages secondaires dans le traitement frénétique du conducteur de train qui « aimait si fort sa machine à l'égal d'une maîtresse apaisante, dont il n'attendait que du bonheur. » (Zola, 1890 : 59). Restant au seuil de la modernité, au seuil

du voyage et de la vitesse, au seuil des grandes villes, le ou la garde-barrière paraît une figure fructueuse pour aborder les imaginaires du rail, leurs contradictions et tensions, les passions et les anxiétés qu'ils impliquent. Le garde-barrière, vulnérable silhouette impuissante à véritablement empêcher un accident grave, engage également une nostalgie de petits métiers devenus rapidement inutiles, une mélancolie envers la puissante entreprise commerciale et technique qu'est le rail. Les cartes postales, les chansons et les caricatures nous permettent de considérer le contexte de l'écriture romanesque, la fiction en retour nous autorise à déceler un imaginaire sous l'image, et l'étude conjuguée de documents et extraits de romans à contribuer à l'étude de la façon dont est reçu le chemin de fer dans la France de la fin du XIX^e siècle.

Un motif pittoresque

Le garde-barrière, c'est d'abord un environnement : une petite maison très proche des rails, une barrière en bois, une image que le voyageur aperçoit de la fenêtre du train, qui ralentit tant à l'approche d'une intersection que les regards des passagers et ceux des employés se croisent. Dans *La Bête humaine*, Flore, la garde-barrière, est ainsi capable de reconnaître le visage de l'homme qu'elle aime et de sa maîtresse dans le train lorsqu'il passe devant elle. Le garde-barrière Kerkadec sauve un soldat tombé du train, sans que celui-ci ne s'arrête, le passager « recueilli par le courageux employé qui, le tenant entre ses bras, se gara, rapide comme l'éclair, contre un talus en plan incliné. » (Cladel, 1888 : 16) Jean, chez Zola, est témoin d'un meurtre commis dans un train, qu'il entrevoit par hasard alors qu'il est sorti marcher la nuit aux abords de la voie ferrée. Le garde-barrière offre ainsi une image de proximité, d'humanité dans un contexte de rapidité et de technique qui fait encore peur aux voyageurs. La première ligne de chemin de fer pour voyageurs est

mise en service en France en 1837, celle qui relie Le Havre à la gare de Paris Saint Lazare, que connaît bien Zola, qui l'emprunte régulièrement pour se rendre à Médan, ouvre en 1847. Dans ce contexte, les cartes postales qui montrent une maison de garde-barrière sont très nombreuses, pittoresques et largement diffusées, participant de la familiarisation de la population avec le train. Les images jouent sur un effet d'échelle entre la machine (une puissante locomotive) et la maison (une petite bâtisse), entre la modernité, la prouesse technique de l'une et la modestie, l'humilité de l'autre. De fait, pour qu'il y ait passage à niveau activé à la main, il faut que la voie traversée soit isolée et peu fréquentée, en territoire rural et non urbain, impliquant un premier paradoxe : on y voit passer des trains reliant des territoires éloignés qui mettent d'autant plus en évidence le caractère suranné, enclavé et solitaire de la maison du garde-barrière, voué à l'éloignement géographique, physique et humain. La relégation du garde-barrière rappelle le découpage du paysage par le chemin de fer et la redistribution des intérêts économiques : les fictions soulignent qu'il ne garde rien d'important et semble voué à une tâche minimale, *a contrario* de l'activité rentable, rapide, utilitaire. Le garde-barrière du roman de Cladel, trouvant un âne et une charrette de maraîchères malpolies arrêtés sur la voie, ironise sur le fait que les sauver est très charitable de sa part, car le train de toute façon ne s'arrêterait pas pour si peu. Zola choisit de dramatiser une scène similaire, lorsque Flore, par jalousie, fait dérailler le train conduit par Jean, en bloquant sur la voie des chevaux qui tirent un chariot de pierres. Quelle que soit la tonalité narrative adoptée par les écrivains, le train lancé à pleine vitesse engage un jeu avec la mort, tandis que la maison du garde-barrière compose plutôt avec la fin de vie et l'attente. « On sèche d'ennui » (Cladel, 1888 : 114), répond le garde-barrière quand le narrateur s'enquiert de son état de santé. La monotonie de la fonction entraîne Zola à un lyrisme

de la contamination, dont il est coutumier, entre les affects des personnages et un paysage décrit comme dépressif :

À la Croix-de-Maufras, dans un jardin que le chemin de fer a coupé, la maison est posée de biais, si près de la voie, que tous les trains qui passent l'ébranlent; et un voyage suffit pour l'emporter dans sa mémoire, le monde entier filant à grande vitesse la sait à cette place, sans rien connaître d'elle, toujours close, laissée comme en détresse, avec ses volets gris que verdissent les coups de pluie de l'ouest. C'est le désert, elle semble accroître encore la solitude de ce coin perdu, qu'une lieue à la ronde sépare de toute âme.

Seule, la maison du garde-barrière est là, au coin de la route qui traverse la ligne et qui se rend à Doinville, distant de cinq kilomètres. Basse, les murs lézardés, les tuiles de la toiture mangées de mousse, elle s'écrase d'un air abandonné de pauvre, au milieu du jardin qui l'entoure, un jardin planté de légumes, fermé d'une haie vive, et dans lequel se dresse un grand puits, aussi haut que la maison. Le passage à niveau se trouve entre les stations de Malaunay et de Barentin, juste au milieu, à quatre kilomètres de chacune d'elles. Il est d'ailleurs très peu fréquenté, la vieille barrière à demi pourrie ne roule guère que pour les fardiens des carrières de Bécourt, dans la forêt, à une demi-lieue. On ne saurait imaginer un trou plus reculé, plus séparé des vivants, car le long tunnel, du côté de Malaunay, coupe tout chemin, et l'on ne communique avec Barentin que par un sentier mal entretenu longeant la ligne. Aussi les visiteurs sont-ils rares. (Zola, 1890 : 36)

À la différence des gares animées de voyageurs, de bruits, de mouvements, des trains comme lieux de rencontres, de la poésie tonique des gares, l'imaginaire mobilisé par la maison du garde-barrière est celle de l'isolement, impliquant une certaine mélancolie. La voie de chemin de fer qui coupe les jardins en deux et frôle la maison met en évidence un puissant contraste entre modernité des rails et vétusté de la maison, entre rapidité du train et permanence du garde-barrière arrimé

à sa tâche ingrate. Les peintres comme Turner, Caillebotte ou Monet ont été fascinés par la gare (gare Saint Lazare pour Monet en 1877, pont de l'Europe pour Caillebotte en 1876) et leur imagination a été davantage sollicitée par les machines et par la prouesse industrielle que par l'humain : à l'inverse, l'iconographie du garde-barrière mineur, ramène à taille humaine l'expérience du train. La maison du garde-barrière est un espace domestique et le convoi qui la frôle n'excite pas les passions ni les terreurs, mais exprime la monotonie et la servitude. L'usage mécanique de la barrière a été de relative courte durée : les garde-barrières qui baissent ou ferment la barrière à la main ont existé en France pendant une trentaine d'années, puis les barrières électriques ont rendu le travail non seulement moins physique mais programmable. Aujourd'hui l'activation se fait à distance, sans nécessité d'une présence humaine et les maisons de garde-barrière apparaissent de temps à autre dans la presse locale qui déplore leur abandon ou dans les annonces d'agences immobilières soulignant le charme de ces biens atypiques. Le musée du train à Bruxelles (*Train World*, inauguré en 2015) contient une authentique maison de garde-barrière. Le ministère de la culture en France présente des notices sur des maisons de garde-barrière sur sa plateforme consacrée au patrimoine¹. Ce caractère pittoresque attirant un regard bienveillant et minorant est attaché à la fonction de garde-barrière dès sa création au XIX^e siècle : il s'agit d'une tâche subalterne, contraignante, peu rémunérée et c'est d'ailleurs parce qu'il y voit un symbole de la condition ouvrière invisible que Léon Cladel, écrivain naturaliste sympathisant de la Commune de Paris, lui consacre un roman. La fonction est documentée et le roman *Kerkadec garde-barrière* trace le portrait d'un Breton âgé de cinquante-neuf ans, usé par plus de trente ans de travail, rémunéré 90 francs par mois en tant que garde-barrière aux

1 Voir : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/IA82110295>

portes de Paris, rêvant de retourner dans son terroir natal. Cela n'arrivera pas puisqu'il est, à l'issue du roman, victime du train, et ses restes hâtivement enterrés avec ceux de son chien, « noble prolétaire aboli, supprimé, tué comme la plupart de ses pareils. » (Cladel, 1888 : 226)

Aussi le garde-barrière qui s'active à la main n'émerge pas au rang des « images et icônes² » que sont les conducteurs de train, mais plutôt parmi les oubliés et les ratés du train, ceux qui ne voyagent jamais et ne maîtrisent rien de la machine tant célébrée par la poésie d'avant-garde jusqu'aux futuristes des années 1930. L'union du train et du cheminot est un poncif de la représentation exaltée de la modernité industrielle, des vers de Maxime du Camp chantant la locomotive puissante « faible comme une femme », « aux flancs remplis d'espérance » (Du Camp, 1855 : 304 et 307), lorsqu'elle obéit humblement à son conducteur, à *La Bête humaine* de Zola, fondatrice d'un imaginaire de l'union passionnée, jusqu'à son exploitation filmique dans *La Roue* (1923) d'Abel Gance et *La Bête humaine* (1938) de Jean Renoir. Alors que le conducteur est engagé dans une relation de lutte et d'amour avec la machine qui pousse au démarrage « des coups de sifflet pareils à des cris aigus de femme qu'on violente » (Zola, 1890 : 36), le garde-barrière subit passivement le déplacement ferroviaire. Sa maison est en danger de s'écrouler à chaque passage de train selon Léon Cladel, qui en souligne la vulnérabilité :

[...] soudain un sifflet aigu déchira l'air; presque aussitôt, une trépidation formidable ébranla la maison dont toutes les vitres secouées bruirent à l'unisson, et l'express de l'Ouest, environné de fumées et de flammes, soulevant autour de lui la poussière et les feuilles sèches qui jonchaient la voie, passa comme une trombe sous nos yeux [...] (Cladel, 1888 : 43)

2 Voir à ce propos Michel Cadé, « Images et icônes », *Revue d'histoire des chemins de fer* n° 36-37, *Images de cheminots*, 2007, p. 64-66. <https://doi.org/10.4000/rhcf.89>

Le garde-barrière doit crier, user d'un cornet et s'agiter à l'approche d'un train; il lui faut également abaisser manuellement une barrière en bois, activée à l'aide d'une manivelle, puis à la fin du XIX^e siècle faire coulisser une barrière roulante, activité physique rude, en contraste avec la prouesse technique, la vitesse, la modernité qu'emblématise le train. Du mécanicien ou conducteur de train, les romans soulignent les qualités physiques (musculature, agilité, capacité à résister à la chaleur de la vapeur, résistance à la fatigue), morales (loyauté, dévouement envers les passagers qui lui sont confiés) et intellectuelles (prise de décision, attention soutenue) qui en font un petit capitaine d'industrie autonome et responsable de la machine. À la fonction de garde-barrière en revanche sont assignés des traits médiocres : il n'est nul besoin d'être particulièrement intelligent, vif ou inventif pour l'exercer. Dans le roman de Zola, entre la tante Phasie qui vit à l'écart de tout et son neveu Jacques, qui a suivi les cours de l'école des Arts et Métiers à Paris, ne se lit pas du tout la même manière de pratiquer les métiers du rail. Jacques, conducteur, contrôle la machine, Phasie, épouse et aide de garde-barrière, s'épuise et souffre :

Lorsqu'il était devenu mécanicien de première classe à la Compagnie de l'Ouest, après deux années passées au chemin de fer d'Orléans, il y avait trouvé sa marraine, remariée à un garde-barrière du nom de Misard, exilée avec les deux filles de son premier mariage, dans ce trou perdu de la Croix-de-Maufras. Aujourd'hui, bien qu'âgée de quarante-cinq ans à peine, la belle tante Phasie d'autrefois, si grande, si forte, en paraissait soixante, amaigrie et jaunie, secouée de continuels frissons. (Zola, 1890 : 38-39)

Ce petit métier en marge de la modernité et des grandes villes ne retient pas l'attention de Maxime Du Camp qui, décrivant en 1869 l'activité ferroviaire, ne mentionne que les employés du chemin de fer qui circulent à bord des trains.

Il souligne notamment la force physique et l'intelligence des mécaniciens, la loyauté des contrôleurs, l'honnêteté des employés.

Parmi ces hommes que nous voyons à chaque station descendre, crier le nom de la gare, courir aux portières qu'ils ouvrent, donner le coup de sifflet du départ et remonter à leur vigie quand déjà le train est en marche, beaucoup sont d'anciens militaires. Ils apportent dans leur service la régularité et l'agilité pratique de leur ancien métier. Ces fonctions, qui exigent une assez grande résistance physique, demandent des gens alertes et vigoureux ; aussi les compagnies ont fixé une limite d'âge au-delà de laquelle on n'est plus admis à entrer dans les chemins de fer ; l'Ouest ne reçoit aucun employé âgé de plus de trente-cinq ans³. (Du Camp, 1875 : 262)

Jeunesse et virilité triomphante sont l'apanage de ces employés, anciens soldats qui semblent assurer à la France avec le train la revanche de Sedan. Rien n'est dit du garde-barrière dont on peut formuler l'hypothèse qu'il ait été une figure pittoresque et surannée dès son entrée en fonction : les conducteurs sont jeunes, actifs, hypersexualisés, en lien charnel avec la locomotive, dont *La Bête humaine* souligne jusqu'à la saturation la rivalité et la ressemblance avec une femme passionnée. Les garde-barrières sont vulnérables, âgés, passésistes et mélancoliques, surveillant une barrière qui fait obstacle pour eux à toute ascension sociale, à toute aventure et à tout voyage, comme y insiste la chanson populaire :

Parfois il me prend une envie ;
C'est de voyager une fois ;
Au moins une fois dans ma vie,

3 L'Ouest désigne la Compagnie de l'Ouest, créée en 1855, qui dessert la Normandie et la Bretagne depuis Paris.

Comme tous ces gens que je vois ;
Mais ma femme serait trop fière,
Si ça m'arrivait quelque jour,
Et du pauvre garde-barrière
Ce ne sera jamais le tour!⁴ (Pagnon, 1869 : s.p.)

La Bête humaine, roman de l'obsession du viol, use de l'image de la barrière dans une large métaphore de la lutte des classes et des sexes. À l'intersection de la ligne de chemin de fer et du chemin de campagne se font face deux maisons, celle de la famille du garde-barrière et celle du notable qui a violé la jeune Louise, manoir où Jean tue également Séverine. Les deux maisons, quoique l'une soit un pauvre habitat d'autosubsistance muni d'un potager et l'autre une résidence secondaire, sont de façon similaire bâties de travers par rapport aux rails. On n'y accède qu'à pied et elles manifestent clairement l'abandon, l'éloignement de la ville : « la maison plantée de biais, dans son abandon et sa détresse, les volets éternellement clos, d'une mélancolie affreuse. » (Zola, 1890 : 169) est ainsi à distance de toute forme de solidarité ou de rectitude morale. Lorsque la neige arrête le train Le Havre-Paris, les paysans normands qui voient descendre les passagers des wagons les abordent comme des sauvages sidérés :

Le monde entier défilait, la foule humaine charriée à toute vapeur, sans qu'ils en connussent autre chose que des visages entrevus dans un éclair, des visages qu'ils ne devaient jamais revoir, parfois des visages qui leur devenaient familiers, à force de les retrouver à jours fixes, et qui pour eux restaient sans noms. Et voilà que, dans la neige, un train débarquait à leur porte : l'ordre naturel était perverti, ils dévisageaient ce monde inconnu qu'un accident jetait

4 L'allusion à l'épouse du garde-barrière connaît une grande fortune grivoise : pauvre sot attaché à sa barrière, le malheureux employé est supposé cocu, puisque dans l'impossibilité de veiller à autre chose qu'au passage des trains.

sur la voie, ils le contemplaient avec des yeux ronds de sauvages, accourus sur une côte où des Européens naufrageraient. (*idem* : 222)

Dans la fiction zolienne, la barrière sépare la modernité de la sauvagerie, comme la machine à vapeur, signe de prouesse technique, laisse à distance l'humain atavique. La pathologie de Jean, qui rêve depuis l'adolescence de tuer une femme, est contenue lorsqu'il est conducteur d'un train, une locomotive de modèle « Lison » dont il parle comme d'une amante, mais elle érupte en passage à l'acte criminel lorsqu'il se rend dans la maison de Grandmorin, le vieil homme pervers dont la maison est voisine de celle de la garde-barrière dont il a violé la fille, Louise, surnommée « Louison ».

Le rail au féminin

Être garde-barrière, c'est ainsi avoir selon le roman de Zola, « la certitude de vivre et de crever dans ce trou, à mille lieux des vivants. » (*idem* : 41). C'est exercer une tâche ingrate, mal rémunérée, à la fin d'une vie de labeur. Parce qu'il n'exige ni compétences techniques, ni mobilité géographique, garde-barrière est d'ailleurs une fonction plutôt qu'un métier ; c'est un exercice à ses débuts réservé aux vétérans de l'armée ou aux accidentés du travail, compatible avec une faiblesse physique. Il n'est pas toujours différencié de la fonction de cantonnier et est attribué régulièrement à d'anciens ouvriers du rail, usés par la pose des voies de chemin de fer, travail pénible qui les affaiblit et les contraint à changer d'emploi. Zola insiste sur le fait que l'attribution de la surveillance des trains est un travail subalterne, familial, disqualifiant : « Tandis que sa femme, et plus tard Flore, était chargée de la barrière du passage à niveau, on avait fait de Misard un stationnaire. » (*idem* : 39). Lorsque Phasie et Flore meurent, Misard se remarie avec une autre femme, qui s'occupe à son

tour de la barrière. La perception du travail féminin chez Zola implique que les hommes qui l'occupent soient dévirilisés, décrits comme hébétés, abrutis par la tâche répétitive, enfermés dans des obsessions qui peuvent virer au meurtre. Ainsi Misard, garde-barrière au nom dérivé ostensiblement du mot « misère », tue son épouse très lentement, en lui faisant ingérer du poison à petites doses, parce qu'il veut accaparer une somme de mille francs dont elle a hérité, à la différence de Jean, conducteur de locomotive, qui tue sa maîtresse de façon impulsive et sanglante. Si tous les deux tuent, l'un le fait par médiocrité maniaque et obsession de l'argent, quand l'autre le fait par violence exaltée, goût pervers du féminicide. Le garde-barrière se trouve de fait décrit comme une mécanique monotone, alors que le conducteur de machine est nerveux, imprévisible et vif.

Illettré, obtus, il ne lisait jamais, il restait les mains ballantes, les yeux perdus et vagues, entre les appels de ses appareils. Presque toujours assis dans sa guérite, il n'y prenait d'autre distraction que d'y déjeuner le plus longuement possible. Ensuite, il retombait à son hébétude, le crâne vide, sans une pensée, tourmenté surtout de terribles somnolences, s'endormant parfois les yeux ouverts. La nuit, s'il ne voulait pas succomber à cette irrésistible torpeur, il lui fallait se lever, marcher, les jambes molles, ainsi qu'un homme ivre. (*idem* : 353)

Léon Cladel, engagé dans une écriture qui a pour but de valoriser les petits métiers et de dénoncer les conditions de travail et les salaires trop bas, fait de son garde-barrière un honnête père et mari, qui aurait aimé pouvoir lire et écrire avec élégance. Toutefois, comme Zola, il en souligne le corps masculin meurtri et sacrificiel :

On fait ordinairement de ces malheureux à peu près fourbus et quasi infirmes, des gardes-barrière ou des facteurs. Si c'est là une

récompense, je veux être pendu! L'on débute à sept cents francs par an, et quand on en a mille au bout de dix ou quinze années, c'est le maximum. Merci! (Cladel, 1888 : 37)

La mort du garde-barrière, à l'issue du roman de Cladel, haché par un train en sauvant un bébé abandonné sur les rails, constitue le point d'orgue d'une vie de sacrifice. Dans des lieux isolés, le train passe si rarement que le garde-barrière est dévolu à des tâches diverses, comme l'entretien et le nettoyage des voies, la surveillance de ses abords, en sus de l'actionnement de la barrière. Les règles de sécurité étant peu à peu standardisées, la fonction peut sembler laissée à l'appréciation de ceux qui l'exercent, ce qui ne manque pas de donner lieu à des blagues sur leurs capacités. Daumier, sous le titre *Ah ben par exemple le convoi qui va venir peut se flatter de l'avoir échappé d'une belle!* (1843) ironise sur l'absence de compétences de ces employés, qui sont l'envers grotesque des forces de la nature et de l'industrie que sont les conducteurs de trains et les ingénieurs des ponts et chaussées. Un homme ramasse une épingle à cheveux sur la voie et se targue d'avoir ainsi empêché le déraillement d'un train.

- Ah! ben par exemple le convoi qui va venir peut se flatter de l'échapper d'une belle! toute la boutique culbutait si je n'avais pas eu l'œil à la chose.

- Quoi donc! quoi donc!

- Parbleu, une épingle dont la tête était justement posée sur le rail. Heureusement que je l'ai aperçue à temps!⁵

Cette planche est parue seulement un an après l'accident de Meudon, la première catastrophe ferroviaire en France, survenue le 8 mai 1842 qui entraîna la mort de cinquante-cinq

5 La lithographie est visible sur <https://g.co/arts/Towh8nhSpVUefuGx6> et <http://www.daumier-register.org/werkview.php?key=1043>

voyageurs dans des conditions atroces, amplement relatées dans la presse, elle est donc à tout le moins douce-amère, rappelant que la sécurité des voies est encore peu développée et laissée au bon sens d'employés qui n'ont pas de consignes ni de protocoles d'activités clairs. Or la professionnalisation n'est précisément pas envisagée : avec la multiplication des voies de chemin de fer qui traversent des territoires très ruraux, le besoin de garde-barrières augmentant, la fonction est ouverte à partir des années 1870 aux femmes, ce qui officialise ce que les familles pratiquaient déjà. Si les métiers du rail sont essentiellement masculins (chef de gare, contrôleur de billets, conducteur ou réparateur de machines, agent de sécurité en gare), celui de garde-barrière est estimé compatible avec une vie de famille, avec l'attribution d'une maison de garde-barrière, « si près de la voie que tous les trains qui passent l'ébranlent », ce qui en fait une activité peu ou pas rémunérée. Flore dans *La Bête humaine* gagne 50 francs et son beau-père 1800 francs ; la jeune fille, qui remplace sa mère malade, accomplit sa tâche en même temps que l'entretien du potager :

Flore, à ce moment, vint pousser la barrière ; puis, elle se planta, tenant tout droit le drapeau, dans son fourreau de cuir. On entendit le train, un express, caché par une courbe, s'approcher avec un grondement qui grandissait. Il passa comme en un coup de foudre, ébranlant, menaçant d'emporter la maison basse, au milieu d'un vent de tempête. Déjà Flore s'en retournait à ses légumes (Zola, 1890 : 41-42)

La fonction est occupée par des épouses ou veuves de cheminots, non sans solliciter des chansons paillardes sur l'opportunité de rencontres et la liberté de corps que promet l'isolement de la maison. La chanson (paroles de Jean Sablon) que la chanteuse Mireille rend célèbre entre les deux guerres rappelle une longue fortune de la métaphore de la barrière,

comme garantie du contrôle des voies ferroviaires et de la chasteté défaillante.

Ma grand-mère était garde-barrière

Tous les garçons du pays étaient amoureux
De son teint couleur de lys et de ses yeux bleus
En l'absence de son mari, que de rendez-vous étaient pris
Et c'étaient de folles caresses entre l'office, le rapide et l'express
Mais quand son amoureux devenait trop pressant
Elle baissait les yeux d'un air décent
Permettez, disait grand-mère,
Faut que j'aille fermer ma barrière.

Ce sont les plaisirs que connaissait la tante Phasie dans *La Bête Humaine* lorsqu'elle était en bonne santé, Zola reprenant une représentation topique :

Ce qu'elle ne racontait pas, c'étaient les consolations qu'elle avait encore, avant de tomber malade, lorsque son mari travaillait au ballast, et qu'elle demeurait seule à garder la barrière avec ses filles ; car elle possédait alors, de Rouen au Havre, sur toute la ligne, une telle réputation de belle femme, que les inspecteurs de la voie la visitaient au passage ; même il y avait eu des rivalités, les piqueurs d'un autre service étaient toujours en tournée, à redoubler de surveillance. Le mari n'était pas une gêne, déférent avec tout le monde, se glissant par les portes, partant, revenant sans rien voir. Mais ces distractions avaient cessé, et elle restait là, les semaines, les mois, sur cette chaise, dans cette solitude, à sentir son corps s'en aller un peu plus, d'heure en heure. (*idem* : 41)

La fonction donne lieu à un costume très caractéristique, comme le souligne la chanson « Avec son drapeau, sa p'tite trompette, son grand chapeau, Son joli corsage à carreaux, Elle fermait l'passage à niveau », mais Léon Cladel, écrivain socialiste, signale la contrainte sous l'image sympathique : « la

compagnie exige que ses employés soient toujours proprement ficelés, mais elle laisse le costume à leur charge » (Cladel, 1888 : 27-28). Le roman réaliste révèle les absurdités sous la représentation pittoresque : l'uniforme doit rester propre alors que l'emploi nécessite de rester à l'extérieur, dans la poussière et les intempéries. Il implique une grande vigilance alors qu'il est particulièrement monotone et abrutissant. Si Cladel dénonce les périls d'un métier qui n'amène jamais jusqu'à la retraite sereine, mais constitue plutôt une longue relégation avant une mort violente, la culture populaire y trouve matière à imagerie divertissante, qui ne va pas sans empathie. C'est une garde-barrière qui recueille, à la grande hilarité de la presse, le président Deschanel, tombé du train en 1920. Le bon sens et l'hospitalité de la femme, face au notable en pyjama, font les gros titres. Mais si le caractère désuet de la fonction et du costume est un réservoir à anecdotes, à chansons et dessins de presse, c'est parce qu'il n'est plus, après-guerre, vraiment d'actualité : dès 1903 l'entreprise Siemens und Halske met au point une barrière électrique, qui en 1920 est déjà très répandue. Les trains passent très lentement et très près de la garde-barrière, au point qu'elle puisse parfois parler aux voyageurs : c'est une figure rassurante, une imagerie provinciale. L'imaginaire mobilisé par la garde-barrière est donc associé à des valeurs féminines : la bienveillance, l'attention, la lenteur, mais aussi l'attachement à des tâches effectuées à la main, bien différentes de la technicité et de la rationalisation des chemins de fer. Garde-barrière est perçu, non comme un métier, mais comme un service rendu, non comme une compétence, mais comme une occupation féminine, en lien avec les activités ménagères ; la barrière est toujours proche d'un jardinet de légumes, d'une fenêtre à rideaux et pots de fleurs, garante d'une vie tranquille. La barrière ne garde pas que la vie des imprudents, elle garde une vision déjà nostalgique d'une ruralité tranquille, monotone où rien ne change ni n'accélère, car il est clair que la fonction

de garde-barrière comme cette existence hors modernité ne sauraient perdurer longtemps. Aussi la représentation de la garde-barrière met-elle en avant la conscience de sa disparition programmée et les cartes postales, illustrations et articles de presse adoptent fréquemment un ton élégiaque. On trouve jusqu'aux années 1950 des articles intitulés « la dernière garde-barrière ». La figure de la romancière Rose Combe (1883-1930), révélée par Henri Pourrat entre les deux-guerres, a bénéficié de cette axiologie positive : garde-barrière en Auvergne durant toute sa vie, elle publia des romans salués notamment par Alexandre Vialatte, comme modèles de la littérature prolétarienne et de la description de la vie rurale. Garde-barrière, garde des traditions et des souvenirs, témoin des voyages et aventures des autres : tel est aussi l'imaginaire assigné à ce « forçat du travail » (Cladel, 1888 : 227) qui regarde passer les trains.

Voyages immobiles

Le paradoxe de ce personnage en effet est qu'il ne voyage pas ; le « chant du garde-barrière » (Pagnon, 1870) décrit les trains qui « passent comme un mauvais rêve », avec des « cris qui fendent l'âme » tandis que le garde-barrière ne quitte jamais son poste. À ce titre, c'est un observateur : romans policiers et romans d'aventures font intervenir des garde-barrières qui ont vu un individu suspect sauter du train lorsqu'il ralentit à l'approche de l'intersection. À l'écart de l'érotisme, de l'aventure et du crime, le garde-barrière ne peut guère que regarder les autres vivre, le train valant alors comme métaphore de l'élan qui manque à l'employé sédentaire.

Cela lui semblait drôle, de vivre perdue au fond de ce désert, sans une âme à qui se confier, lorsque, de jour et de nuit, continuellement, il défilait tant d'hommes et de femmes, dans le coup de tempête des trains, secouant la maison, fuyant à toute

vapeur. Bien sûr que la terre entière passait là, pas des Français seulement, des étrangers aussi, des gens venus des contrées les plus lointaines, puisque personne maintenant ne pouvait rester chez soi, et que tous les peuples, comme on disait, n'en feraient bientôt plus qu'un seul. Ça, c'était le progrès, tous frères, roulant tous ensemble, là-bas, vers un pays de Cocagne. (Zola, 1890 : 44)

Et ce qui la rendait triste, c'était, sous ce roulement continu, sous tant de bien-être et tant d'argent promenés, de sentir que cette foule toujours si haletante ignorait qu'elle fût là, en danger de mort, à ce point que, si son homme l'achevait un soir, les trains continueraient à se croiser près de son cadavre, sans se douter seulement du crime, au fond de la maison solitaire. (*idem* : 45)

Dans le roman humoristique de Jules Verne *Kéraban le têtu* (1883), le garde-barrière est un accessoire qui fait partie du paysage ferroviaire exotique et farfelu, il n'empêche pas deux illustres personnages refusant de se laisser l'un l'autre le passage de s'arrêter sur la voie pour se quereller. Témoin impuissant de cette réécriture comique de la rencontre entre Œdipe et Laïos, le garde-barrière est totalement ignoré par les voyageurs qui poursuivent leur querelle jusqu'au dernier moment, où ils reculent de peu et abandonnent leur véhicule broyé par le train : « En ce moment, les hennissements de la locomotive s'accroissent. Le gardien, éperdu, agitait son drapeau, afin d'arrêter le train... Il était trop tard... Le train débouchait de la courbe... » (Verne, 1883 : 301) Ce n'est pas avec un drapeau rouge et un cornet qu'on arrête un train : les gardes-barrière parviennent à sauver des individus isolés, des imprudents ou des êtres plus vulnérables qu'eux, mais ils ne peuvent rien, ni contre la puissance de la machine, ni contre le pouvoir ou l'entêtement d'influents personnages. Dans *Kerkadec, garde-barrière*, c'est en le voyant secourir un voyageur, un soldat tombé du train omnibus que le narrateur rencontre le garde-barrière qui travaille près de sa maison :

- Hé, toi, gare!...

Ayant tourné la tête à ce cri, j'aperçus un drapeau rouge déployé, signal d'alarme! Un express, en effet, arrivait à toute vitesse, filant en sens contraire de l'omnibus presque arrêté; mais le péril était conjuré déjà. Le militaire tombé du haut de l'un des chariots avait été recueilli par le courageux employé qui, le tenant entre ses bras, se gara, rapide comme l'éclair, contre un talus en plan incliné. (Cladel, 1888 : 16)

Animé de la « passion du sauvetage » (*idem* : 43), il finit broyé par un train pour avoir sauvé un bébé abandonné par sa mère nécessiteuse sur la voie. Il n'est ni le premier ni le dernier d'une longue liste de suppliciés invisibles du rail, écrasés par les trains, non par imprudence mais par fatigue, contraints qu'ils sont d'exercer un autre métier afin de survivre, le salaire étant insuffisant, par dévouement également, prévenant les suicides et les comportements dangereux des passagers. Léon Cladel en fait l'image du prolétaire, serf de la modernité, en une déploration des petits métiers et des petites gens, « caravane de galériens et de martyrs » (*idem* : 208) que la compagnie des chemins de fer massacre, « tas de gouliafres, d'ogres et de carnassiers au service desquels il fut écrasé comme une pomme d'api par un marteau-pilon » (*idem* : 208). Le train est une métaphore du capitalisme quand le garde-barrière vaut pour tous les miséreux. Couverte de sang, la locomotive ne s'arrête pas pour épargner un homme seul, pas plus que la machine à viande dans *Sainte Jeanne des Abattoirs* de Brecht. Du corps mutilé ne restent qu'une flaque de sang et les objets de son dévouement :

Au milieu de cette mare de sang gelée, où l'on avait grand'peine à se tenir debout, gisaient une lanterne encore allumée, une casquette ornée des deux O de la Compagnie de l'Ouest, un drapeau amarante et un béguin. Nous reculâmes, épouvantés! (*idem* : 220)

Les corps des cheminots et des gardes-barrière ne sont jamais enterrés entiers. Seul le bras droit de l'homme déchiqueté est retrouvé et tend un doigt accusateur vers les actionnaires, les capitaines d'industrie et les ingénieurs épris de vitesse aux dépens de leurs employés. Dans le roman militant de Cladel, il est manifeste qu'il n'est pas seulement question de rapidité du train, mais de rapidité du profit que génère le chemin de fer. L'investissement dans le rail est alors une affaire très rentable, entourée d'intrigues politico-financières. Il est aussi question de violence de genre et de violence de classe. La locomotive chez Zola comme chez Cladel, dans deux romans publiés à deux ans d'intervalle, charrie des représentations très violentes de féminicides, de viols, d'accidents du travail : corps mutilés et méconnaissables, corps invisibles et malmenés sont ceux des femmes et ceux des ouvriers subalternes. Leur sont assignés des caractères de soumission et de dévouement, menant à leur destruction.

La fonction de garde-barrière disparaît dans les années 1950, mais dès le lendemain de la Première Guerre mondiale, son emploi est devenu technique et mécanisé. L'électricité et la commande à distance ont remplacé le caractère aléatoire de l'action manuelle d'une personne sur une barrière en bois. Or dès son entrée en fonction au milieu du XIX^e siècle, le garde-barrière offre un contraste marquant avec l'imaginaire du rail sous trois aspects : il est un rare emploi féminin dans un environnement très masculin, exaltant les unions fusionnelles de l'homme et de la machine ; c'est également un emploi manuel incongru dans un contexte de célébration des innovations techniques et de la dimension industrielle et politique du chemin de fer. Enfin c'est un emploi peu rémunéré alors que les scandales financiers autour des compagnies ferroviaires et le succès économique du train sont constamment relayés par la presse. Aborder l'imaginaire du rail au XIX^e siècle par la silhouette populaire et romanesque du garde-barrière permet ainsi un regard

décentré, à échelle humaine et souvent risible, dérisoire, au regard des enthousiasmes poétiques suscités par la vitesse et la vapeur. Le garde-barrière est une figure de l'impuissance, dans tous les sens du terme : il ne saurait arrêter un train lancé à pleine vitesse, tout au plus peut-il faire passer des chariots tirés par des ânes ou venir en aide à des passagers distraits. Il est tout aussi incapable d'empêcher sa femme de le tromper ou de dissimuler un magot. Vieux soldat, employé subalterne, il n'est pas de taille face aux conducteurs de train hypersexualisés et leurs passions dévastatrices. La fin du roman de Zola décrit un train fou, sans employés, chargé de soldats ivres mobilisés pour mener combat contre la Prusse. Phasie, garde-barrière, est morte empoisonnée par son mari, sa fille Flore, garde-barrière, s'est suicidée en se jetant devant le train. L'issue du roman de Cladel relate l'enterrement de Kerkadec et de son chien, broyés par un train, dont tirent parti prêtres et notables en une cérémonie hypocrite. Les gardes-barrière n'ont rien pu garder intact, pas même leur propre corps, mais ont imposé un regard critique sur une modernité qui écrase les individus. Militant pour Cladel, plus fantasmatique chez Zola, le roman du train est un roman du masculin, d'hommes enfiévrés par la machine, jaloux ou dénonciateurs des profits qu'elle génère, excités par sa puissance, tandis que le garde-barrière, qu'il soit homme ou femme, est une fille : grande paysanne sauvage qui fait dérailler le train chez Zola, vieil homme sentimental qui sauve un bébé chez Cladel ont en effet tous les traits assignés alors à la fille du peuple au grand cœur, figure rassurante parce que mue par l'émotion, envers manifeste de la machine, invariablement vouée au sacrifice.

Références bibliographiques

CLADEL, Léon. 1888. *Kerkadec, garde-barrière*, Paris, Alphonse Lemerre.

DU CAMP, Maxime. 1855. « La Locomotive », in *Les Chants modernes*, Paris, Michel Lévy.

DU CAMP, Maxime. 1875 (1869). *Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, tome 1, Paris, Hachette, chapitre IV « Les chemins de fer ».

PAGNON, J. 1869. *Chant du garde-barrière*, paroles et musique de J. Pagnon, accompagnement d'Alfred Dard. Bibliothèque nationale de France, département Musique, cote VM28-5375.

VERNE, Jules. 1883. *Kéran-le-Têtu*, Paris, Hetzel.

ZOLA, Émile. 1890. *La Bête humaine*, Paris, Charpentier.

**Dernières « nouvelles » du Rail.
Lecture de *Quand la vie déraile*
de Frank Andriat (2021)¹**

José Domingues de Almeida
Université de Porto/ILCML/APEF

Inutile de chercher la présence de Frank Andriat dans les grands manifestes de la *belgitude* du tournant des années 1980 (Sojcher, 1980; A.A. V.V., 1980). Né en 1958 à Ixelles, et n'ayant pas encore publié à l'époque – son premier roman, *Journal de Jamila* (Andriat, 1986) paraîtra en 1986 – Andriat est plutôt de ces auteurs belges de langue française qui ont bénéficié des acquis identitaires et éditoriaux de cette mouvance pour, de façon décomplexée, pouvoir planter le décor de leur fiction dans la Belgique contemporaine. Andriat est bien un écrivain du Royaume de Belgique « né quelque part » (Andrienne, 1997).

1 Cet article a été développé dans le cadre de l'Institut de Littérature Comparée, Unité R&D financée par des fonds nationaux de la FCT – Fondation pour la Science et pour la Technologie (UIDB/00500/2020).

Étudiant, il lançait en 1973 une revue littéraire *Cyclope*, et publiait en 1976 un premier recueil de poèmes intitulé *Oiseaux de sang* (Andriat, 1976). Remarquons son intérêt précoce pour la littérature de son pays, qui se traduit en 1980, en pleine belgitude, par la soutenance d'un mémoire de licence sur l'œuvre de l'écrivain belge Jean Muno à la fin des études en philologie à l'Université libre de Bruxelles.

Devenu écrivain primé et professeur dans l'enseignement secondaire, Andriat n'a cessé d'articuler ces deux passions : enseigner et écrire. Préoccupé par les questions pédagogiques et éducatives de notre temps, il produit une réflexion profonde et (auto)critique sur l'éducation et l'école dans trois essais successifs *Vocation Prof* (Andriat, 2001), *Profs au feu et l'école au milieu* (Andriat, 2013) et *Moi, ministre de l'Enseignement* (Andriat, 2014), mais également à partir de son blogue personnel². On peut y lire cette réponse à une question qu'on a dû lui poser maintes fois :

Si vous deviez choisir entre le métier de professeur et celui d'écrivain, lequel choisiriez-vous ?

Les deux ! J'aime énormément mon métier de professeur qui me permet de demeurer en contact avec les jeunes et qui m'offre de partager mes enthousiasmes avec eux. Si je n'étais qu'écrivain, je souffrirais de ce manque de contacts. Quand on écrit un livre, on est seul. Les personnes que l'on fréquente font souvent partie du même milieu et, à la longue, cela pourrait être sclérosant. En tant que prof, je rencontre des dizaines de personnes différentes et aucune leçon ne ressemble à la précédente. C'est ce qui me plaît dans la profession d'enseignant, cet exercice d'équilibrisme sans cesse recommencé où l'on doit sans cesse donner le meilleur de soi-même. Je ne pourrais cependant pas être « que » professeur : l'écriture me procure un équilibre, une profondeur, de nombreux instants de silence et de contemplation qui me sont nécessaires pour être heureux³

2 <https://www.andriat.fr/>

3 <https://www.andriat.fr/entretien/>

Désormais retraité de l'enseignement, mais pas de la création littéraire, Frank Andriat accorde plus d'importance à la rencontre avec ses lecteurs et consacre son temps à l'écriture. Outre le roman et la poésie, il s'est fortement signalé par l'écriture de nouvelles, notamment à partir d'un thème déclencheur ou d'un fil thématique conducteur, mais où l'on peut reconnaître ses soucis politiques et ses engagements sociétaux : l'école, le racisme, le vivre ensemble, les rencontres et rendez-vous manqués, la soif d'absolu et d'(auto)réparation, la tragédie de la mort ou les fanatismes religieux, ce dernier thème faisant l'objet de son roman choral *Je t'enverrai des fleurs de Damas* (Andriat, 2014a) sur l'embrigadement au djihad et à Daech.

Dans le recueil de six nouvelles, *Lorsque la vie déraile* (Andriat, 2021) paru pendant la pandémie de Covid-19, qui reprend une nouvelle publiée antérieurement, *La Notification* (Andriat, 2010), et une autre qui donne le titre général « Lorsque la vie déraile », le fil conducteur est précisément le train et tout l'univers ferroviaire qui l'entoure : la gare, le quai, les retards, le guichet, les passagers, les pannes de train.

Annie Mignard alertait sur le côté fourre-tout du genre « nouvelle » considéré, selon elle, comme « omnigenre », employé pour tout désigner (Mignard, 2000 : 8). Remis à l'honneur du côté francophone à partir des années 1990, le genre de la nouvelle sert un propos narratif précis et efficace comme récit bref ou micro-récit, dans la mesure où il permet la concentration et l'intensité de l'action, ainsi que la particularité insolite des événements et des dénouements à partir d'éléments déclencheurs. Francine Cicurel avait mis l'accent sur la « triple focalisation » présente dans la nouvelle, laquelle concerne le temps, l'espace et le personnage (Cicurel, 1983 : 62-68). On y lira « la volonté de surprendre le lecteur et d'arriver à ébranler en profondeur avec une économie de moyens condui[sant] à la surdétermination des indices

d'incipit, des chutes, des "tressages" de significations, à chaque étape du récit » (Dezutter & Hulhoven, 1991 : 11).

Bien évidemment, le genre de la nouvelle nous renvoie avant tout à la brièveté dont « la plasticité a de quoi déconcerter » (Grojnowski, 2000 : 8). Avec l'apport des formalistes russes, ce genre a gagné en systématisation théorique. Son action est rapide, fondée sur l'assemblage d'éléments homogènes, avec un centre d'intérêt unique et un dénouement inattendu (*idem* : 32). Comme le rappelle Daniel Grojnowski, la morphologie de la nouvelle implique un rapport particulier à l'espace dans toutes ses variantes et déclinaisons, au temps axé sur une temporalité unifiée, concentrée, dilatée ou brouillée selon les cas, et à l'action, avec des péripéties où se signale l'introduction d'un événement extraordinaire, ou en tous cas inattendu (*idem* : 77-104). Pour ce qui est du personnage, dont le nombre est réduit, « la particularité de la nouvelle est de mettre en scène un personnage dans l'espace d'une action simple » (*idem* : 104). Comme le décrit Grojnowski, « le resserrement de l'action conduit l'auteur à privilégier un personnage en le plaçant au centre d'une constellation. Si bien que la diversité des figures qu'on rencontre dans le cours du récit est assujettie à un "héros" ou aux valeurs qu'il incarne » (*idem* : 107).

On retrouve ces caractéristiques de la nouvelle dans le recueil de Frank Andriat qui fait varier le thème du rail dans six microrécits passionnants et condensés où le statut du dénouement inattendu ou improbable, voire le secret gardé pour la fin, s'avère primordial, ce que Andriat désigne par le « déraillement de la vie ». Estelle Piraux ne s'y trompe pas qui livre un compte-rendu stimulant pour *Le Carnets et les Instants* :

On connaissait le roman de gare, voici le recueil de nouvelles sur le rail. Et par « sur le rail », il ne faut pas entendre « au sujet du chemin de fer » mais bien « avec le train pour décor ». Qu'il soit à grande vitesse ou omnibus, tout navetteur le sait, le train est

perpétuellement le théâtre d'histoires en tous genres : aventures de voyageurs, conversations partagées ou entendues, moments d'introspection bercés par le cahotement⁴.

Ces « histoires » où le train s'impose comme décor prégnant se déclinent en six nouvelles :

qui alternent la narration à la première, à la deuxième et à la troisième personne, poussant l'exercice de style jusqu'à commencer la quatrième nouvelle à la première personne du pluriel ; utiliser le *vous* de politesse pour la cinquième ; et faire la part belle à la troisième personne du pluriel en racontant le parcours d'un couple inséparable⁵.

Dans la première nouvelle, intitulée « Un grand homme » (Andriat, 2021 : 7-25), l'auteur-narrateur, en fin connaisseur du système littéraire et de l'establishment éditorial parisien, met en scène le discours absolument arrogant d'un écrivain français à succès dans le TGV Paris-Toulouse : « Nous étions quatre, trois auteurs et lui, le grand écrivain qui s'efforçait de nous apprendre ce qu'écrire veut dire » (*idem* : 7).

D'emblée, le narrateur met en parallèle le rythme du train et celui de la suffisance du fanfaron littéraire : « Le grand homme était lancé, aussi rapide que le TGV qui venait d'annoncer, sur le panneau en bout de voiture, une vitesse de trois-cent-douze kilomètres à l'heure » (*idem* : 8). La nouvelle est l'occasion de décrire et de caricaturer les rituels de la gent littéraire à partir d'un point de vue périphérique et régional qui ignore, ou est ignoré, par « Saint-Germain-des-Prix » (*idem* : 11). Impossible de ne pas entendre la bruyante vantardise de l'écrivain, que le narrateur, et passager du TGV,

4 <https://le-carnet-et-les-instants.net/2021/03/16/andriat-lorsque-la-vie-deraille/>

5 *ibidem*.

croit maladroitement reconnaître : « Quel imbécile je fus! “Pardonnez-moi, vous êtes écrivain, n’est-ce pas? Octave Richet?” Ma question mit le feu aux poudres : il explosa d’une joie mal contenue. Il devait aimer être reconnu dans la foule anonyme. “Parfaitement. Je préside ce weekend un salon du livre dans le Sud-Ouest.” » (*idem* : 13).

Mais l’outrecuidance et l’arrogance de l’écrivain parisien ne s’arrêtent pas là. Elles prennent également les traits très « MeToo » du harcèlement et de l’humiliation de la femme qui escorte le « grand homme », une certaine Armelle, la bibliothécaire qui l’accompagne pour l’occasion. Il tient à son égard des propos absolument déplacés et machistes, révélant même en public, dans le train, des détails de son ascendant sexuel sur elle, se vantant de l’avoir possédée dans les toilettes du train. Mais surprise! Alors que cet « homme à femmes » (*idem* : 25) littéraire raconte à haute voix ses hauts exploits virils à toute la voiture jusqu’à en heurter certaines passagères, une d’entre elles se lève et affronte le « grand homme » en lui apprenant qu’elle est sa fille, le fruit d’un de ces harcèlements sexuels de l’écrivain parisien. Sa mère avait été « (...) prise comme un morceau de viande et [mise] enceinte dans les toilettes d’un restaurant, il y a plus de vingt-cinq ans » (*ibidem*).

La deuxième nouvelle qui recourt à la deuxième personne, intitulée « Crains les trains! », narre le dialogue d’un couple dont la stabilité est affectée par cette spécialité française : la grève, cette fois celle de la SNCF : « La situation s’annonçait désespérée. Les deux premiers jours de grève avaient entraîné une paralysie totale du trafic dans l’Hexagone et les agents du rail semblaient déterminés à en faire baver à tout le monde » (*idem* : 28). Maria s’est entêtée à se rendre dans une école de Colmar où elle a été invitée pour parler de son livre aux élèves, ce qu’elle a bien l’intention de faire coûte que coûte, malgré le mouvement social, et surtout en dépit des fortes réticences de Lorris, son mari, qui tente avec force arguments

de l'en dissuader : « Je ne voulais pas que tu ailles à Colmar, que tu voyages sur cette ligne-là ! Elle est maudite » (*idem* : 28).

En fait, cette réaction étrange, que Maria ne parvient pas à saisir, et dont elle se moque même, trahit un malaise et un drame enfouis que le dénouement révélera, là où l'existence finit par « dérailler » soudain. En effet, Maria est parvenue à trouver une solution qui implique de prendre un train à la gare de Metz, et puis de descendre vers Colmar. Pris d'une irrépressible crise d'angoisse, Lorris la dépose à la gare de Metz avant de foncer à toute allure sur la nationale en suivant le trajet du train où voyage Maria dans une sorte de course-poursuite et de pulsion de mort : « L'horreur était là. Elle avait pris le pas sur moi. La peur. Celle qui me terrorisait. L'incontrôlable. Celle qui me retournait durant la nuit et qui me faisait hurler dans mon sommeil (...) » (*idem* : 43) ; « (...) j'avais parlé aux médecins de mes angoisses, sauf de la pire, l'originelle : celle-là serait un secret pour toujours et pour tous » (*ibidem*).

Le secret jamais révélé de Lorris tient à cette scène dramatique où, enfant, son ballon était resté coincé entre les rails et où son père avait accouru l'extraire du danger imminent en le grondant avec cette remontrance : « (...) "Crains les trains, crains les trains ! N'oublie pas". » (*idem* : 46) avant d'être lui-même mortellement renversé par le train : « Je sens le rail vibrer sous mon crâne : le train va surgir, je bats des pieds, des mains. Tout se passe très vite, quelques secondes, deux ou trois, mon père tourne la tête, comme moi il a dû sentir le rail frémir (...) » (*idem* : 47). Voilà que, maintenant, écrasé par la culpabilité et le remords, Lorris se lance dans le passage à niveau alors que le train de Maria arrive à toute vitesse, rejoignant ainsi son père dans le drame et dans la paix retrouvée.

Dans la troisième nouvelle, intitulée justement « Lorsque la vie déraile », écrite à la troisième personne, le narrateur inscrit la diégésis dans la Belgique profonde, décrite parfois

avec un souci ethnographique (*idem* : 61) : « Il l'avait connue à Paris, loin de sa campagne verte, loin des collines couvertes par des poiriers » (*idem* : 52). Le couple est belge : « Je suis Belge aussi. J'habite à Schaerbeek, pas très loin de la gare » (*ibidem*). Le couple s'est éperdument soudé de sorte que les deux amoureux décident de se séparer quelque temps pour faire le point, et de se retrouver plus tard à la gare de Verviers. Le jour venu, certains événements purement anecdotiques gagnent en intensité jusqu'à en devenir énigmatiques : « Son train était prévu à 7 h 46 vers Bruxelles-Nord d'où il monterait dans le 8 h 6 vers Liège et Eupen. À 9 h 22, il descendrait à Verviers-Central. Elle l'attendrait sur le quai, "au pied des escaliers", avait-elle précisé » (*idem* : 54).

En effet, l'homme croise une femme qui ressemble comme deux gouttes d'eau à Dora, son amoureuse. Il l'aborde, mais la fausse Dora, prise de peur, s'offusque de son attitude. Elle voyage dans le même train, son portable à la main. Lui commence à avoir l'impression d'être suivi, épié : « Pourquoi avait-il de nouveau eu le sentiment qu'on le photographiait » (*idem* : 62). À quelques kilomètres de sa destination, l'homme est violemment pris à partie par un homme qui le suivait et le photographiait. Dans un hiatus culturel insurmontable – venger l'honneur de sa sœur – l'individu entraîne notre passager vers les toilettes du train où s'ensuit une rixe fatale pour l'assaillant dont le cadavre est abandonné à la hâte. Sur le quai de Verviers, vient le dénouement inattendu où le cours de l'existence et du récit déraile : la vraie Dora élucide cet imbroglio à son insu : « C'est sans doute ma cousine, dit-elle, elle me ressemble comme deux gouttes d'eau. Elle s'est installée près de chez toi. C'est une fille un peu sombre, elle a vécu des moments difficiles. Je te raconterai, c'est délicat. Quelle surprise quand même ! Il faudra que je te la présente » (*idem* : 70-71).

Dans la quatrième nouvelle, « Avec des sourires et de la paix », la question interculturelle et de la tolérance envers

l'autre venu d'ailleurs est subtilement posée à partir d'un contexte en lui-même frontalier et liminal, dans un clin d'œil ironique à la porosité habituelle des frontières intra-européennes. L'action se déroule dans le train, dans l'espace frontalier entre le Luxembourg, la France et la Belgique, et entre Européens : « Nous vivions dans un coin étrange de l'Europe, à un endroit où trois frontières se rencontrent, où passer d'un pays à l'autre est coutumier, pour les études, pour les courses, pour se faire soigner et aussi pour aimer » (*idem* : 73). Dans ce cadre, des grands écoliers se retrouvent habituellement dans le train du trajet de l'école en Belgique. Il y a des Français, des Belges, des Luxembourgeois et même des émigrés portugais facilement reconnaissables à certains clichés :

Pour les Portugais, peu importait où ils atterrissaient. Dans la région, ils étaient partout chez eux, trouvaient des repères, des compatriotes. Utiliser leur belle langue musicale et chaude était possible de chaque côté des frontières (...). Ils rejoignaient le train de manière égrenée et je les observais se donnant l'accolade et échangeant quelques signes de connivence, les mêmes à chaque voyage et chaque jour. (*idem* : 74)

Or, dans ce groupe d'amis, qui a ses habitudes dans le train, des places informellement réservées, certains discours et propos racistes heurtent la sensibilité d'Angéline : « Est-ce à cause de Christian que tout a commencé, à cause des réflexions dérangeantes dont il peuplait son discours, de ses remarques nauséabondes sur les étrangers, “tous des terroristes, mais pas vous, les gars, les Portugais, vous êtes chrétiens, pas musulmans” ? » (*idem* : 75), des idées populistes partagées ou tolérées, d'ailleurs, par la majorité silencieuse des passagers du train (*idem* : 75-76).

Il n'en fallait pas plus pour que, soudain, la vie déraile et l'inattendu se produise. Nadir, un jeune écolier et réfugié

syrien, entre dans le train et réclame la place que les copains se réservent claniquement : « Mec, tu vois bien que la place est occupée... » (*idem* : 78). Il s'ensuit une altercation pendant laquelle Angéline prend la défense de l'étranger absolu au risque de se faire exclure du groupe : « De quel pays pouvait-il venir? "L'Arabe", avait grogné Rodrigo. Pourtant, ce garçon n'était pas très différent de lui : le teint mat, les yeux noirs, les cheveux bouclés... On aurait pu croire qu'il était Portugais » (*idem* : 79). Le soutien d'Angéline fait naître une solidarité inattendue entre elle et Nadir, alors que le contact avec l'étranger lui fait prendre conscience de ses valeurs et principes :

« Je ne comprends pas tes copains, mais, en tout cas, merci pour ton sourire. » Ces quelques mots m'ont fait un bien fou. J'avais eu raison de ne pas l'exclure, raison de ne pas obéir aux lois de la meute, même si je devais en payer les conséquences. On est toujours gagnant lorsqu'on accorde de l'attention à l'autre » (*idem* : 86)

ce à quoi Nadir répondra en la soutenant à son tour contre les humiliations de la bande.

Dans la cinquième nouvelle, écrite à la deuxième personne du pluriel de politesse, il est question d'une infidélité conjugale, sans passion, que la mobilité ferroviaire a rendue possible : « Dans trois heures treize, vous poserez les pieds sur le quai de Paris-Montparnasse et, de là, zou, ligne 4, Paris-Est direction Luxembourg, où vous rejoindrez votre maitresse » (*idem* : 92). Comme tous les mois, le personnage principal quitte son domicile conjugal et Céline, sa charmante épouse, qu'il aime sans en avoir pris toute la mesure, et fait un « déplacement » en train pour voir Harriet, son amante à Luxembourg, une femme rencontrée au hasard d'une promenade à Paris, apathique et impassible, et chez qui il ne sait plus ce qui l'attire : « Avec Harriet, c'est le désert. Elle

accepte vos visites chez elle une fois par mois, mais vous oublieriez de la rejoindre qu'elle omettrait de vous appeler pour savoir pourquoi vous n'êtes pas venu » (*idem* : 95).

Or, lors de cette escapade-ci, le train lui joue un tour, prend du retard à cause d'un arrêt cardiaque d'un passager, et retarde les retrouvailles blasées du couple secret : « Plus d'un quart d'heure déjà. Le train est toujours immobilisé et, des pompiers, vous ne savez rien. Sont-ils arrivés ? » (*idem* : 98). Un long atermoiement dans les projets du personnage du mari infidèle qui lui permet de remettre en question cette relation plate, de se remettre en cause et d'écouter son cœur : « Céline est une belle femme et personne, même votre meilleur ami, s'il savait, ne comprendrait que vous la trompiez avec une fille comme Harriet » (*idem* : 98) ; « Qu'aviez-vous besoin d'Harriet alors que vous êtes heureux avec Céline ? » (*idem* : 99). Et pourtant, il essaie de rattraper le retard, de s'assurer qu'Harriet l'attend encore comme tous les mois à la gare. L'angoisse et la hâte le saisissent, que déjà un deuxième incident se produit, une panne cette fois avec recours à un changement de train, et puis le renversement d'un chevreuil par le train, qui rappelle les circonstances de la rencontre avec Céline, dans un train à l'arrêt justement à cause d'un suicide. Les remords et les regrets se font encore plus sentir : « Les retards vont ont toujours apporté des cadeaux : Céline a été le plus beau de ceux-ci ; vous en êtes encore à remercier le suicidé qui a permis votre rencontre » (*idem* : 117). L'incertitude et l'angoisse grandissent comme un abîme :

Le monde semble tout à coup s'élargir, comme si ce qui guidait votre existence se mettait à trembler, comme si les châteaux que vous avez construits n'étaient faits que de cartes et qu'un coup de vent comme un retard de train pouvait tout déstabiliser. (*idem* : 119)

Et, de fait, la vie déraile à nouveau. Arrivé en retard sur le quai à Luxembourg, l'impassible Harriet l'attend, mais a une nouvelle pour lui : « Elle vous apprend que Céline lui a téléphoné – bon Dieu, comment a-t-elle pu obtenir ses coordonnées ? – pour lui dire qu'elle savait tout de la relation qu'Harriet et vous entreteniez. “Ça m'a émue, déclare Harriet, elle avait l'air si triste. Elle m'a demandé de te notifier qu'elle avait décidé de te quitter.” “Notifier” : le mot à lui seul gouste l'étude de notaire et le divorce. Le sol s'effondre sous vos pieds. Ainsi Céline savait ! » (*idem* : 122).

La dernière nouvelle, « Une histoire d'amour », s'empare également du motif du train pour narrer le terrible voyage de retour à Arlon d'un couple de retraités qui vient d'apprendre que leur fils, victime de l'attentat islamiste de l'aéroport de Bruxelles, n'a plus aucune chance de sortir du coma profond et qu'il faut prendre la décision de débrancher la machine qui le maintient en vie ; ce que la nouvelle nous apprendra à la fin : « “J'ai fait tout ce que j'ai pu. Je vous le jure. Je suis profondément désolé. La décision vous revient” » (*idem* : 144). Décision difficile qu'ils prendront à la maison quand ils pourront enfin pleurer. Pour l'heure, le trajet en train dans cette Belgique profonde et rurale est le moment de se souvenir pour envisager ce qui viendra : « Le train s'ébranla à l'heure prévue. Ils arriveraient dans un peu moins de trois heures à Arlon, un périple dans ce pays si petit qu'il pourrait tenir dans une boîte d'allumettes » (*idem* : 126).

Il est aussi l'occasion de porter un regard critique sur la société d'aujourd'hui et ses valeurs, confrontées aux mœurs d'autrefois :

Têtes penchées, yeux rivés sur leur téléphone, ils [groupe d'étudiants] n'échangèrent pas un mot entre Ottignies et Gembloux, où ils descendirent douze minutes plus tard. « Deux filles, deux garçons, à notre époque, nous aurions eu bien plus à nous dire », souffla-t-elle et il fit remarquer que, peut-être, les

quatre jeunes gens communiquaient entre eux via les réseaux sociaux. « Tu sais, c'est plus facile quand on est timide. » Elle haussa les épaules, lui répondit que, s'il lui avait annoncé son amour avec un SMS, elle aurait refusé de sortir avec lui. (*idem* : 130)

Ce voyage est également l'occasion de renouer avec la poésie (Guillevic) qui les a toujours accompagnés, et a illuminé leur vie avant qu'elle ne déraile justement; la poésie qui s'avère, avec la spiritualité, un garde-fou contre le désespoir et l'aigreur : « "Accueillir, accueillir avec bienveillance et aimer : le reste n'est pas de notre ressort", lui répondit-elle dans un souffle avant de poser, sur son front, un baiser » (*idem* : 134). Il est enfin le moment d'engager un processus de réparation du trauma subi, dans le sens de ce qu'Alexandre Gefen (2017) a dégagé comme étant une des caractéristiques de la fiction française contemporaine : « Se tourner vers l'espoir plutôt que vers la haine, choisir l'amour plutôt que condamner. Il soupira. Il existait tant de cœurs à réparer » (Andriat, 2021 : 140).

Ce message dans la bouche des parents d'une victime du terrorisme islamiste est d'autant plus poignant qu'ils ont fait un long séjour au Liban, pays de toutes les cohabitations, et que la Belgique accueille pas mal de réfugiés d'origine arabe. C'est le cas d'une famille syrienne qui monte dans leur train et qui dialogue avec eux, en manifestant leur totale gratitude (*idem* : 139). À nouveau, la thématique de l'accueil de l'*autre*, invariablement bienveillant et reconnaissant, revient, qu'il s'agit d'accueillir, mais qui s'intègre.

En effet, le train n'est plus seulement un décor ou un simple moyen de transport. Il s'avère le lieu de la rencontre et du dialogue. Le narrateur de la dernière nouvelle s'en est rendu compte : « Il dit que les voyages en train, pour peu que l'on discute avec ses voisins, offrent de merveilleuses opportunités d'abandonner ses certitudes » (*idem* : 139).

Références bibliographiques

A.A.V.V. 1980. *Lettres françaises de Belgique. Mutations*, Bruxelles, AML/Éd. Un. de Bruxelles.

ANDRIANNE, René. 1997. « Les Écrivains belges sont nés quelque part », in *La Revue Nouvelle*, mars, pp. 20-23.

ANDRIAT, Frank. 1976. *Oiseaux de sang*, Bruxelles, Cyclope.

ANDRIAT, Frank. 1986. *Journal de Jamila*, Bruxelles, Le Cri.

ANDRIAT, Frank. 2001. *Vocation prof*, Bruxelles, Labor.

ANDRIAT, Frank. 2010. *La Notification*, Bruxelles, Bernard Gilson Éditeur.

ANDRIAT, Frank. 2013. *Les Profs au feu et l'école au milieu*, Waterloo, La Renaissance du Livre.

ANDRIAT, Frank. 2014. *Moi, ministre de l'Enseignement*, Waterloo, La Renaissance du Livre.

ANDRIAT, Frank. 2014a. *Je t'enverrai des fleurs de Damas*, Namur, Mijade.

ANDRIAT, Frank. 2021. *Quand la vie déraile*, Louvain-la-Neuve, Quadrature.

CICUREL, Francine. 1983. « Lecture de la nouvelle », in *Le Français dans le Monde*, n° 176, pp. 62-68 (avril).

DEZUTTER, Olivier et HULHOVEN, Thierry. 1991. *La Nouvelle : textes pour la classe de français*, Bruxelles, Didier Hatier.

GEFEN, Alexandre. 2017. *Réparer le Monde. La littérature française face au XXI^e siècle*, Paris, Corti.

GROJNOWSKI, Daniel. 2000. *Lire la nouvelle*, Paris, Nathan.

MIGNARD, Annie. 2006. *La Nouvelle française contemporaine*, Paris, CulturesFrance.

SOJCHER, Jacques (Éd.). 1980. *La Belgique malgré tout. Littérature 1980*, Bruxelles, Éd. Un. de Bruxelles.

Sitographie :

<https://www.andriat.fr/> (consulté le 29/04/2023)

<https://le-carnet-et-les-instants.net/2021/03/16/andriat-lorsque-la-vie-deraille/> (consulté le 29/04/2023)

Le voyage en train comme déplacement topographique et symbolique dans le roman *Faire l'amour* de Jean-Philippe Toussaint

Juan-Miguel Dothas
UMONS/UPHF

*« C'est un extraordinaire faisceau de relations qu'un train
puisque c'est quelque chose à travers quoi on passe, c'
est quelque chose également par quoi on peut passer d'un point à un autre,
et puis c'est quelque chose également qui passe ».*
(Michel Foucault, « Des espaces autres » [1967])

Introduction

Le voyage en train est un événement récurrent dans l'œuvre romanesque de Jean-Philippe Toussaint. Les différents narrateurs homodiégétiques se déplacent en train de Paris à Venise dans *La salle de bain* (1985), de Tokyo à Kyoto dans *Faire l'amour* (2002), de Shanghai à Pékin dans *Fuir* (2005).

Si dans les récits de Jean-Philippe Toussaint la place occupée par la technique et les technologies contemporaines permet une « multiplicité de lectures¹ » (Ost, 2010 : 85), force est de signaler que tous les voyages en train peuvent être lus comme des déplacements *topographiques* qui renvoient à une dimension *symbolique* liée à la subjectivité du narrateur. C'est à partir de ce double aspect – topographique et symbolique – que nous nous proposons d'analyser certaines lectures possibles que recouvre le voyage en train dans le roman *Faire l'amour*.

Le voyage en train comme narrativisation du désaccord

Faire l'amour est l'histoire d'un désaccord dans un couple qui se rend au Japon pour se séparer. Las des disputes et des mésententes, le narrateur décide de quitter l'hôtel où il se trouve avec Marie, l'héroïne, pour entamer un voyage en train vers Kyoto. Là-bas, séparé de Marie, le narrateur voit sa passion renaître, et décide de retourner à Tokyo récupérer l'héroïne².

Le désaccord dans le roman est présenté comme un *état* et comme le *processus* qui mène à cet état. Par ailleurs, chaque désaccord, ouvre la voie à un nouvel accord, qui aboutit plus

1 « [...] en fonction de la position de l'œil observant, d'autres effets de lectures, des dispositifs discursifs nouveaux se créent : chaque roman, à sa manière, est construit sur le principe et la pluralité des réalités, voire de l'effacement de la frontière entre réalité et imaginaire – dualité qui n'a plus lieu d'être, leur différence s'effaçant dans le flou des impressions, couleurs et odeurs confondues, qui assaillent le personnage ».

OST, Isabelle. 2010. « Dispositifs techniques et place du sujet dans quelques romans de Jean-Philippe Toussaint » in *Textyles. Revue des lettres belges de langue française*, n° 38, « Jean-Philippe Toussaint », p. 84.

2 La rencontre, néanmoins, n'aura pas lieu à la fin de *Faire l'amour*, où Marie a déjà rencontré un nouveau partenaire, Jean-Christophe de G., mais dans les deux derniers volets de la tétralogie, *La Vérité sur Marie* (2009) et *Nue* (2013).

tard dans un nouveau désaccord. Greimas signale à ce propos que la ponctualité d'un événement, en tant qu'irruption du discontinu et selon la lecture adoptée, peut être interprétée comme l'*inchoativité* qui annonce l'événement ou bien comme la *terminativité* qui indique son épuisement (Greimas, 1993 : 267). Autrement dit, chaque désaccord peut être perçu comme la fin d'un accord et, en même temps, comme le début du processus qui mènera à un nouvel accord, et cette succession d'accords et de désaccords rythme la narration. En ce sens, on observe que l'appel du narrateur à l'héroïne depuis Kyoto signale la présence d'un désaccord qui marque à la fois le début d'un nouvel accord :

Elle allait bien, me disait-elle, elle était très concentrée, absorbée par le travail, ses journées étaient épuisantes, mais le montage de l'exposition était fini, je ne lui manquais pas tellement, c'était peut-être mieux pour son travail que je ne sois pas là. Oui, je crois que je suis mieux seule en ce moment, me dit-elle. Elle disait tout cela d'une voix égale et douce, légèrement ensommeillée, et je songeais que je ressentais la même chose qu'elle, finalement, que moi aussi j'étais mieux seul en ce moment, plus calme et plus apaisé, je ne pouvais que m'incliner devant la lucidité de son jugement, même si j'aurais préféré faire les mêmes constatations moi-même, car on allège toujours la cruauté d'un constat par la satisfaction d'en établir soi-même la pertinence. (FA : 133)

Le fragment montre que Marie et le narrateur, séparés à cause d'un *désaccord*, sont finalement *d'accord* (« je ressentais la même chose qu'elle »; « moi aussi j'étais mieux seul en ce moment »). Cet accord sera néanmoins rompu ou mis en question le moment où le narrateur décidera de retourner à Tokyo pour revoir Marie.

Il est à noter que Jean-Philippe Toussaint développe dans ses romans toute une *esthétique du désaccord* à laquelle participent les faits narrés ainsi que les recours stylistiques employés

par l'écrivain, en composant une écriture « paradoxale » (Rubino, 2012 : 71). C'est en réponse à cette esthétique que les protagonistes de *Faire l'amour* sont d'accord quand ils sont séparés, et en désaccord quand ils sont ensemble.

Dès lors, si nous considérons l'accord et le désaccord comme les deux pôles d'une opposition, sa projection sur un carré sémiotique (Figure 1) permet de lire les voyages en train de Tokyo à Kyoto et de Kyoto à Tokyo comme la discoursivisation du parcours du narrateur :

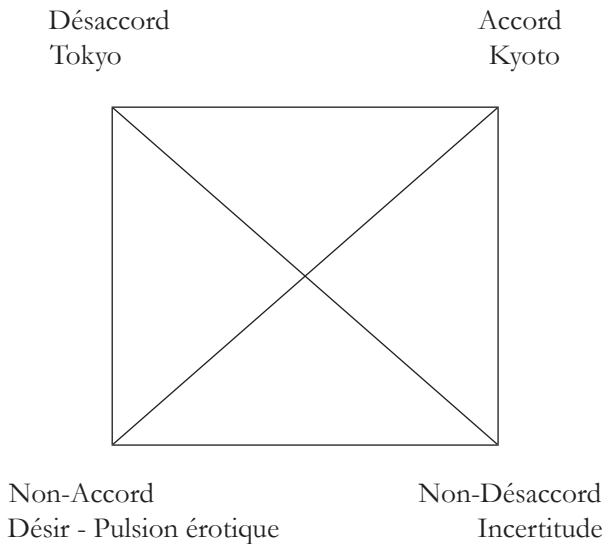


Figure 1. Désaccord

/désaccord/ → /non-désaccord/ → /accord/
 /Tokyo/ → /voyage en train/ → /Kyoto/
 /accord/ → /non-accord/ → /désaccord/
 /Kyoto/ → /voyage en train/ → /Tokyo/

Dans le voyage vers Kyoto, le pôle contradictoire du non-désaccord/est associé à l'*incertitude*, une des sensations qui typifient le parcours, mentionnée à deux reprises par le narrateur. La première avant de quitter sa chambre :

Allongé sur le dos, je regardais le plafond, immobile, les pieds croisés sur le lit, les mains dans les poches de mon manteau. Je n'avais pas de perspectives. Qu'avais-je faire ces jours-ci à Tokyo? (EA : 106)

La deuxième pendant le voyage :

Je somnolais, immobile sur mon siège, et je me demandais vaguement ce que j'allais faire à Kyoto. (EA : 111)

En ce qui concerne le pôle contradictoire du/non-accord/, il peut être associée au désir et à la pulsion érotique, déclencheurs du voyage vers Tokyo :

Je tentais de résister à la violence de sentiments qui me portaient vers Marie, mais il était trop tard évidemment. Son charme avait de nouveau opéré, et je sentais que j'allais encore une fois me laisser entraîner dans la spirale, si ce n'est des déchirements et des drames, de la passion. (EA : 137)

De surcroît, les toponymes renforcent l'idée de désaccord en tant qu'inversion d'un état, dans la mesure où « Tokyo » et « Kyoto » sont des lexèmes composés par les mêmes syllabes « to » et « kyo », en position (1) + (2) = Tokyo, et (2) + (1) = Kyoto.

Le voyage en train comme changement d'isotopie. La ligne Marunouchi et l'irruption de la couleur rouge

Dans tout récit, l'isotopie dominante a pour fonction de « promouvoir le développement du discours » (Hennault, 2012 : 55) d'autant que « c'est autour d'elle que se font les enchaînements » (*ibidem*). Ainsi, dans le récit de son séjour à Tokyo, le narrateur compose-t-il, à travers la mise en discours des perceptions visuelles, une isotopie chromatique autour du

noir, du *blanc*, et du *gris* qui permet d'accéder à son état d'âme, et qui rend cohérente la nature dysphorique de son discours. À l'intérieur de sa chambre, cette grisaille monochrome se trouve perturbée par les lumières de la ville de Tokyo, et par celle de l'écran du téléviseur, allumé de lui-même pour afficher « un message sur fond bleu dans un imperceptible grésillement électronique continu. *You have a fax. Please control de central desk* » (FA : 30). Autrement dit, l'isotopie chromatique se trouve dans un rapport conflictuel – encore un signal du *désaccord* – avec l'isotopie lumineuse, composée de lumières et de reflets criards qui envahissent la chambre de l'hôtel.

La nature dysphorique du discours du narrateur se trouve renforcée par le désarroi et la détresse exprimés avant de quitter la chambre :

Allongé sur le dos, je regardais le plafond, immobile, les pieds croisés sur le lit, les mains dans les poches de mon manteau. Je n'avais pas de perspectives. Qu'avais-je faire ces jours-ci à Tokyo ? Rien. Rompre. Mais rompre, je commençais à m'en rendre compte, c'était plutôt un état qu'une action, un deuil qu'une agonie. (FA : 106)

ainsi que par les perceptions dans la rue et dans le métro. Il quitte l'hôtel « sous la pluie » (FA : 107) pour marcher « dans des rues grises » (FA : 107), avant de descendre « les quelques marches d'une bouche de métro excentrée de la station Shinjuku » (FA : 108), où le récit du parcours à travers les couloirs souterrains « humides » (FA : 108) et remplis de « clochards » (FA : 108) n'est pas moins dysphorique :

De nombreux clochards avaient investi les couloirs du métro, qui s'étaient installés là le long des murs, sur des couvertures ou dans de simples cartons, dans de tentes de fortune, sur des vieux matelas auréolés de taches de graisse ou de traînées de pisse, des casseroles abandonnées par terre, un pantalon qui sèche, des

cordelettes, des canettes vides, des plateaux de bentos entassés, des chiens immobiles, la gueule bornée, le poil fumant d'humidité, une infecte odeur de couloir de métro et d'animal mouillé qui faisait remonter à la narine d'inattendues réminiscences de Paris. (EA : 108)

Parmi les multiples possibilités qu'offre le complexe réseau du métro, codé avec l'aide de différentes couleurs³, le narrateur choisit, pour se rendre à la gare de Tokyo, « le fil rouge de la ligne Marunouchi », associé à un « fin ruban carmin » (EA : 108) :

Ce fut le fil rouge de la ligne Marunouchi que je repérai en premier, et je le déroulai pour ainsi dire de panneaux en panneaux, suivant les couloirs et les escaliers mécaniques jusqu'aux quais. Après un petit quart d'heure de trajet debout dans un wagon surchauffé (il faisait tellement chaud que j'avais fini par enlever mon manteau et l'avais gardé dans le creux de mon bras), je descendis à la station Tokyo. (EA : 108)

Cette apparition de la couleur rouge – cliché de la passion amoureuse – interrompt l'isotopie monochrome, et signale le début de la séquence du voyage en train, encadrée par deux occurrences de la même couleur : le « fil rouge de la ligne Marunouchi » (EA : 108) à Tokyo, et le « rouge orangé du sanctuaire Heian » (EA : 128) à Kyoto. D'après cette perspective, le voyage du narrateur de Tokyo à Kyoto peut

3 « Couvrant toute la ville avec plus de 280 stations, les lignes de métro de Tokyo permettent de se rendre pratiquement partout, rapidement et facilement. Le plan du métro clairement codé avec des couleurs constitue un guide pratique, et avec une signalisation multilingue dans les stations et dans les voitures, prendre le métro n'a jamais été aussi simple ».

« Le réseau souterrain de Tokyo ». En ligne : <https://www.gotokyo.org/fr/plan/getting-around/subways/index.html> (Consulté le 15 novembre 2022).

être lu comme le retour au passé heureux avec Marie dont le souvenir est évoqué à la page 129 :

De ma vie, je n'avais jamais vu une telle nuance de rouge, cette couleur indéfinissable, ni rose ni vraiment orange, ce rouge dissous, crémeux, exténué – le vermillon du soleil couchant de certaines nuits d'été, quand l'astre rond à l'horizon, pâle et jetant ses dernières lueurs orangées, s'enfonce lentement dans la mer au-dessus d'un ciel bleu clair presque laiteux. L'auberge où nous avions séjourné avec Marie se trouvait à deux pas de là, nous passions par ici tous les jours à l'époque, tous les matins nous traversions le petit pont de bois rouge orangé qui enjambait le canal. Je traversai le pont dans la lumière déjà déclinante du jour, et je sentais que je me rapprochais des ombres du passé, les lieux me devenaient familiers [...] (FA, 129).

Par ailleurs, l'interruption de l'isotopie monochrome et l'apparition de la couleur rouge signalent la reconfiguration de l'organisation spatiale. Tout au long de la première partie du roman, l'espace se trouve investi d'une organisation *verticale*, et les déplacements de Marie et le narrateur ont lieu entre la chambre de l'hôtel au seizième étage à Tokyo – l'espace privé – et les rues de la ville – l'espace public –.

L'irruption du voyage en train installe une organisation *horizontale* de l'espace, et indique l'appropriation *individuelle* de l'espace de la part du narrateur. L'hôtel et la ville à Tokyo sont parcourus par Marie et le narrateur. Le voyage en train et le séjour à Kyoto ont le narrateur comme seul protagoniste. Certes, il y a la présence de son ami Bernard à Kyoto, mais ce dernier n'est qu'un acteur secondaire de la narration. Cela permet d'ailleurs de constater la place particulière que Jean-Philippe Toussaint accorde à la poétique de l'espace, circonscrite elle aussi à l'esthétique du désaccord, dans la mesure où les fragments descriptifs échappent à leurs connotations traditionnelles. En effet, la

prose toussaintienne offre de longues digressions à propos des endroits – et des objets – qui « menacent de dissoudre le sujet initial » (Mura-Brunel, 2012 : 299). Si chez Balzac, par exemple, les descriptions cherchent toujours à éclairer le récit principal, chez Toussaint « l'insertion de détails infimes ou de notations ironiques brise les effets de dramatisation » (*idem* : 304). Dès lors, maints fragments descriptifs s'attardent sur des précisions à propos d'un restaurant ou d'un supermarché sans pour autant contribuer de manière essentielle à la narration principale. Ainsi, dans un élan qui correspond au trait paradoxal de son récit, le narrateur décrit-t-il avec minutie la maison de Bernard à Kyoto (*FA* : 115), mais il omet toute information à propos de son ami, et décide de surcroît de ne pas partager avec ce dernier les détails de sa rupture avec Marie.

Le voyage comme impossibilité de la fuite

Le voyage entamé par le narrateur à Tokyo peut être envisagé comme un essai d'échapper à la perte de Marie et à son désarroi. Guidé par la ligne Marunouchi, sorte de fil d'Ariane qui sauva Thésée du labyrinthe, le narrateur arrive à la gare, qu'il reconnaît, à l'instar de Roland Barthes, comme « un centre spirituellement vide » (Barthes, [2005] 2007 : 56)⁴:

4 « [...] Si le quartier est si bien limité, rassemblé, contenu, terminé sous son nom, c'est qu'il a un centre, mais ce centre est spirituellement vide : c'est d'ordinaire une gare.

La gare, vaste organisme où se logent à la fois les grands trains, les trains urbains, le métro, un grand magasin et tout un commerce souterrain, la gare donne au quartier ce repère, qui, au dire de certains urbanistes, permet à la ville de signifier, d'être lue. La gare japonaise est traversée de mille trajets fonctionnels, du voyage à l'achat, du vêtement à la nourriture : un train peut déboucher dans un rayon de chaussures. Vouée au commerce, au passage, au départ et cependant tenue dans un bâtiment unique, la gare (est-ce d'ailleurs ainsi qu'il faut appeler ce nouveau complexe ?) est nettoyée de ce caractère sacré qui marque ordinairement

Je montai les escaliers mécaniques et me trouvai de nouveau *perdu* dans une gare immense, aux dimensions comparables à celles de Shinjuku, avec plusieurs étages de galeries marchandes reliées par des ascenseurs de verre. (FA, 109) (C'est nous qui soulignons).

La gare est perçue comme un espace « immense » (FA : 109) où le narrateur se trouve « de nouveau perdu » (FA : 109). Cet état d'égaré accompagne la sensation d'incertitude signalée plus haut, et il sera mentionné pendant le voyage en train « [...] je me demandais vaguement ce que j'allais faire à Kyoto » (FA : 111), et le moment de l'arrivée à Kyoto « Il faisait nuit. Je ne savais où aller » (FA : 112).

Le voyage en train est fait dans le Shinkansen, « long oiseau blanc fuselé » (FA : 110), image qui évoque l'évasion, l'envol. Cependant, grâce à son esthétique du désaccord, Toussaint met en exergue, à travers l'emploi de la métaphore et par antithèse, l'impossibilité de la fuite et de son accomplissement.

Dans le train, le narrateur se trouve seule et son attitude met en lumière son désir d'isolement « Je n'avais pas de voisin, et j'avais posé mon sac et mon manteau à côté de moi » (FA : 110). María Giovanna Petrillo signale à cet égard que le je-narrateur toussaintien est caractérisé par un « solipsisme narcissique » (Petrillo, 2013 : 159) qui le mène à interagir avec les autres non comme des « personnes pensantes et animées de sentiments » (*idem* : 160) mais comme « des objets de son

les grands repères de nos villes : cathédrales, églises, mairies, monuments historiques. Ici, le repère est entièrement prosaïque ; sans doute le marché est, lui aussi, souvent un lieu central de la ville occidentale ; mais à Tokyo la marchandise est défaite par l'instabilité de la gare : un incessant départ en contrarie la concentration ; on dirait qu'elle n'est que la matière préparatoire du paquet et que le paquet lui-même n'est que le passe, le ticket qui permet de partir.

Ainsi chaque quartier se ramasse dans le trou de sa gare, point vide d'affluence de ses emplois et de ses plaisirs ».

Roland Barthes. (2005) 2007. « La gare » in *L'empire des signes*, Paris, Seuil, pp. 56-57.

monde qu'il va instrumentaliser à ses fins » (*ibidem*). En ce sens, dans le train, outre la perception des voix « grésillantes » (FA : 110), « mécaniques et inhumaines » (FA : 111), on observe le manque d'interaction avec d'autres voyageurs.

Cette attitude renforce l'appropriation individuelle de l'espace mentionnée plus haut, grâce à laquelle les autres voyageurs, au lieu de s'intégrer à l'expérience du voyage, participent comme des éléments appartenant au décor « Sur la rangée de trois sièges la plus proche se trouvait un homme seul en chemise blanche et cravate qui lisait le journal en chaussettes » (FA : 110). La seule occasion où le narrateur essaie de reprendre contact avec autrui a lieu à Nagoya, où il aperçoit, à travers la fenêtre, un groupe d'étudiants et parmi eux une fille qui lui « fit coucou de la main au passage » (FA : 112). Mais quand il essaie de lui répondre, la fille n'était déjà plus là, elle a disparu comme la « passante » baudelairienne (Baudelaire, 1999 : 145). En retournant à son enfermement, le visage du narrateur redevient alors « dur et impassible, distant, fatigué » (FA : 112).

La fenêtre du train ne génère pas l'ouverture à la contemplation ou à la découverte d'un au-delà de la position subjective du narrateur. Tout au contraire, la nature dysphorique de perceptions visuelles mises en discours montre l'impossibilité, voire le refus du narrateur de voir, son isolement, son détachement. Philippe Hamon note à ce propos que « le *voir* du personnage suppose et réclame un *pouvoir voir*, un *savoir voir*, un *vouloir voir* de ce dernier » (Hamon, 1981 : 185). Dans *Faire l'amour*, à travers sa fenêtre, le narrateur ne voit qu'une grisaille pluvieuse, des banlieues dans la brume, des filets de pluie, des zones industrielles, des maisons grises, des profils montagneux :

[...] je voyais les vitres illuminées des immeubles de bureaux qui défilaient au même niveau que le train dans la grisaille pluvieuse du jour. [...] Nous avons quitté le centre de Tokyo pour des

banlieues qui s'étendaient dans la brume, des filets de pluie ruisselaient sur les vitres. Nous longions des zones industrielles et des concentrations de maisons grises aux toits couverts d'antennes (EA : 110).

« Très tôt, vers cinq heures de l'après-midi, la nuit se mit à tomber » (Impossibilité de voir), « elle tomba d'un coup, presque sans transition. Dans le train éclairé, on ne distinguait plus bien les paysages à travers les vitres, d'immenses rizières dans l'obscurité, des profils montagneux, parfois, au loin, les points blancs d'une agglomération ». (EA : 111)

En précisant sont attitude de « témoin passif » (EA : 110) qui assiste à l'écoulement du temps au fur et à mesure que les paysages se succèdent à l'extérieur, le narrateur dévoile son refus envers l'expérience esthétique :

Je regardais par la vitre sans penser à rien, témoin passif de cette compression de l'espace et du temps qui donne le sentiment que c'est à l'écoulement du temps qu'on assiste de la fenêtre des trains pendant que défile le paysage ». (EA : 110)

On est loin du regard de Marguerite Yourcenar pour qui le train « lieu abstrait et mouvant » (Yourcenar, 1991 : 609) constitue un point de repère où la *vue* d'un paysage peut se transformer en *vision*, grâce à une expérience perceptive où « les cinq sens et l'esprit s'unissent » (*idem* : 614). Le discours du narrateur signale l'impossibilité d'échapper et à son désarroi et à Marie. Plongé dans son isolement et dans ses souvenirs, la retrouvaille du Temple Hen à Kyoto ne fera que rallumer le désir irréfrenable de retourner à Tokyo chercher l'héroïne. De surcroît, cette attitude d'isolement et d'égarement renvoie à la mélancolie du narrateur, une « caractéristique première et tellement évidente des héros narrateurs de Toussaint » (Chaudier, 2006 : 17).

Le train comme hétérotopie

Dans son étude sur les hétérotopies, Michel Foucault s'intéresse aux espaces définis en termes des « relations de voisinage entre points ou éléments » (Foucault, 1984) et, parmi eux, plus particulièrement aux emplacements « institués par les sociétés en contrepoint de la norme sociale » (Amar, 2021 : 64) :

[Mais] ce qui m'intéresse, ce sont, parmi tous ces emplacements, certains d'entre qui ont la curieuse propriété d'être en rapport avec tous les autres emplacements, mais sur un mode tel qu'ils suspendent, neutralisent ou inversent l'ensemble des rapports qui se trouvent, par eux, désignés, reflétés ou réfléchis. (Foucault, 1984)

C'est à partir de ces considérations que Ruth Amar identifie la chambre de l'hôtel à Tokyo comme une *hétérotopie*, dans la mesure où elle constitue « le contraire de l'intimité » (Amar, 2021 : 72). En effet, Foucault précise qu'il existe « un certain nombre d'oppositions auxquelles on ne peut pas toucher » (Foucault, 1984) comme celle qui régit l'espace privé et l'espace public. Ainsi, dans *Faire l'amour*, la chambre, espace privé par excellence, se trouve constituée en une hétérotopie où tout ce qui doit être préservé est surexposé à travers les baies vitrées de l'hôtel et perturbé par les lumières de la ville et celle du fax.

En gardant cette idée, dans l'univers paradoxal de Toussaint, le train constitue lui aussi une hétérotopie, où le narrateur, à travers son renfermement et son isolement, inverse le caractère d'espace public du train en le transformant en espace privé. Pendant son voyage, le narrateur, au lieu de prendre contact avec autrui, se replie sur lui-même pour plonger dans sa mélancolie et sa nostalgie.

La seconde particularité qui permet d'associer le train à une hétérotopie se trouve dans le fait que, dans *Faire l'amour*, le voyage met en exergue l'isolement et l'atomisation du sujet contemporain dans un monde qui se déshumanise progressivement autour de lui. De cette manière, l'« extraordinaire faisceau de relations » (Foucault, 1984) signalé par Foucault dans son texte, se trouve presque anéanti, réduit aux perceptions et aux réflexions d'un narrateur dont le regard croise d'autres réalités, « mais souvent comment à travers une vitre » (Toussaint, 2020 : 371).

Conclusion

Les différentes analyses et lectures que nous venons de présenter permettent d'apprécier le rôle que le train et le voyage jouent dans la narrative de Jean-Philippe Toussaint, particulièrement dans son roman *Faire l'amour*. D'une part, le train fait partie de la technique et des technologies contemporaines récurrentes dans l'œuvre romanesque de l'écrivain belge francophone; d'autre part, le voyage en train est un composant incontestable dans la production de sens. Sa présence au niveau de la surface textuelle permet de déceler le parcours du sujet du discours et, à la fois, organise et octroie un sens à la spatialisation.

L'espace, comme le signale Denis Bertrand, « n'est pas une simple topographie; il est en même temps, et à tous les niveaux, le support d'une axiologie; il est entièrement investi de valeurs » (Bertrand, 1985 : 60). Par conséquent, les opérations de spatialisation recouvrent d'autres finalités, dans le discours, que la simple « figurativité spatiale » (Bertrand, 1985 : 166). Autrement dit, présenter les espaces est un moyen de « parler des acteurs » (Courtés, 1997 : 331) et les états d'âme du sujet sont corroborés par les endroits qu'il traverse et par les paysages qu'il regarde. Les images perçues par le narrateur à travers la fenêtre du train ne font que mettre

en exergue sa mélancolie et sa profonde tristesse, et c'est à travers son corps percevant que le monde qui l'entoure « se transforme en sens » (Greimas & Fontanille, 1991 : 12).

Le train et le voyage s'avèrent des éléments narratifs et stylistiques réitérés dans l'œuvre romanesque de Jean-Philippe Toussaint. Leur présence en discours renvoie à une thématique particulière et à un trait stylistique constitutif de l'esthétique toussaintienne. Ainsi, la nature hétérotopique du train dans le roman *Faire l'amour* s'associe au paradoxe, à la confusion multilingue, à l'ironie, à l'antiphrase pour composer une *esthétique du désaccord* que caractérise la production de l'écrivain belge francophone.

Références bibliographiques

AMAR, Ruth. 2021. « De la chambre au musée. Les hétérotopies dans *M. M. M. M.* » in *Roman 20-50. Revue d'étude du roman des XX^e et XXI^e siècles*, n° 72, pp. 63-77.

BARTHES, Roland. (2005) 2007. *L'empire des signes*, Paris, Seuil.

BAUDELAIRE, Charles. 1999. *Les Fleurs du Mal*, Paris, Librairie Générale Française.

BERTRAND, Denis. 1985. L'espace et le sens. *Germinal* d'Émile Zola, Paris-Amsterdam, Hadès-Benjamins.

CHAUDIER, Stéphane. 2006. « Jean-Philippe Toussaint et la question de la vérité : "olé" ! » in CHAUDIER, Stéphane (dir), *Les Vérités de Jean-Philippe Toussaint*, Saint Étienne, Publications de l'Université, pp. 15-27.

COURTÉS, Joseph. 1997. *Analyse sémiotique du discours. De l'énoncé à l'énonciation*, Paris, Hachette, 1991. *Análisis semiótico del discurso. Del enunciado a la enunciación*, Madrid, Gredos. Trad. esp. Enrique Ballón Aguirre.

FOUCAULT, Michel. 1984. « Des espaces autres. Hétérotopies ». Conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967, in *Architecture, Mouvement, Continuité*, no 5, pp. 46-

49. En ligne : <https://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heteroTopia.fr/> [Consulté le 28 mai 2023].

GREIMAS, Algirdas Julien. 1993. *Maupassant, La sémiotique du texte : exercices pratiques*, Paris, Seuil, 1976. *La semiótica del texto : ejercicios prácticos. Análisis de un cuento de Maupassant*, Paidós, Barcelona. Trad. esp. Irene Agoff.

GREIMAS, Algirdas Julien Greimas, COURTÉS, Joseph. 1993. *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette.

GREIMAS, Algirdas Julien, FONTANILLE, Jacques. 1991. *Sémiotique des passions. Des états de choses aux états d'âme*, Paris, Seuil.

HÉNAULT, Anne. 2012. *Les enjeux de la sémiotique*, Paris, PUF.

MURA-BRUNEL, Aline. 2012. « “Retour en grâce” de la fiction : *Un soir au club* de Christian Gailly et *Faire l'amour* de Jean-Philippe Toussaint » in DAMBRE, Marc, BLANCKEMAN, Bruno (dir.), *Romanciers minimalistes, 1979-2003*, Paris, Presses Sorbonne nouvelle, pp. 295-307.

OST, Isabelle. 2010. « Dispositifs techniques et place du sujet dans quelques romans de Jean-Philippe Toussaint » in *Textyles. Revue des lettres belges de langue française*, n° 38, « Jean-Philippe Toussaint », pp. 77-87.

PETRILLO, Maria Giovanna. 2013. *Le malaise de l'homme contemporain dans l'œuvre de Jean-Philippe Toussaint*, Fasano, Schena Editore.

RUBINO, Gianfranco. 2012. « Jean-Philippe Toussaint : une narrativité paradoxale » in DAMBRE, Marc, BLANCKEMAN, Bruno (dir.), *Romanciers minimalistes, 1979-2003*, Paris, Presses Sorbonne nouvelle, pp. 71-80.

TOUSSAINT, Jean-Philippe. 1985. *La salle de bain*, Paris, Minuit.

TOUSSAINT, Jean-Philippe. 2002. *Faire l'amour*, Paris, Minuit.

TOUSSAINT, Jean-Philippe. 2005. *Fuir*, Paris, Minuit.

TOUSSAINT, Jean-Philippe. 2020. « La parole est à l'écrivain » in DEVÉSA, Jean-Michel (dir.), *Lire, voir, penser l'œuvre de Jean-*

Philippe Toussaint, Bruxelles, Les Impressions Nouvelles, pp. 363-381.

YOURCENAR, Marguerite.1991. « L'Italienne à Alger » in *Le Tour de la prison, Essais et mémoires*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade.

L'imaginaire du rail : représentation littéraire de la gare dans le roman *Orlanda* de Jacqueline Harpman

Michèle L. J. Van Elslander – Slunecko
Université de Mons

Introduction

Née à Bruxelles le 5 juillet 1929, la romancière et psychanalyste belge Jacqueline Harpman est décédée le 24 mai 2012. Elle a écrit trente romans et a été la lauréate de nombreux prix littéraires belges, et seulement d'un prix français, notamment le prix Medicis pour son dixième roman *Orlanda* en 1996.

Ce n'est certainement pas par hasard que cette autrice prolifique et psychanalyste a choisi le symbolisme de la gare et du train dans son roman fantastique *Orlanda*. Étant de formation kleinienne, Jacqueline Harpman se sert de la gare dans ce roman comme symbole de l'inconscient alors que

les autres voyageurs représentent l'alter ego matérialisant les désirs, craintes et ambitions de la protagoniste. Dans *Orlanda*, la gare marque le point de départ d'un voyage fantastique et initiatique de l'héroïne, Aline.

La protagoniste se trouve devant la Gare du Nord à Paris, à la Brasserie de l'Europe ; elle attend son train pour Bruxelles et s'ennuie avec la préparation de son cours universitaire sur l'Orlando de Virginia Woolf. Elle réfléchit à changer de sexe et déclenche soudain un voyage à l'intérieur de soi, dans les abîmes de son âme. Son autre moitié masculine, évadée de la prison de son corps, prend possession du corps d'un jeune homme, Lucien Lefrène, qui prend le même train qu'elle, et qui représente son alter ego. Elle ne se rend pas compte du dédoublement de son âme qui coïncide avec le départ du train. L'autre moitié de son âme, logé dans Lucien, est nommé Orlanda. À la gare du Nord, Orlanda se rend dans un autre compartiment qu'Aline et chacune, la moitié féminine et masculine d'Aline, vit différemment le voyage à bord du même train en direction de Bruxelles.

Le fait d'être analyste a certainement sous-tendu mon inspiration quand j'écrivais *Orlanda* mais ce livre n'est pas pour autant une étude psychanalytique sur la bisexualité. Cela, je pourrais éventuellement l'écrire dans d'autres sphères [...] Ce qui m'amuse, c'est en fait d'explorer sous l'angle de la fiction des parts de notre vie psychique. Je suis grand amateur de science-fiction, et j'aime en particulier le thème de la télépathie mais aussi, cette idée de « balade » dans le corps d'une autre personne [...] C'est en fait un vieux thème du fantastique que j'ai toujours adoré. Alors quand l'histoire d'*Orlanda* m'est tombée dessus, j'étais aux anges. (Harpman cité dans Denis, 1999 : 14)

Cette confession de l'auteur rassemble les trois fils principaux dont le roman est tissé : la psychanalyse, la littérature et le jeu auquel la romancière se livre sur ce

double terrain qui lui est si familier. Imprégné de psychologie (l'exploration de la psyché forme le cœur du texte) et truffé de clins d'oeils au monde des lettres (il y a, comme le note Jeannine Paque, « ostentation dans les références aux bons auteurs » (Paque, 2003 : 121). Jacqueline Harpman démultiplie des références intertextuelles aux œuvres littéraires majeures et renforce ainsi l'idée de l'importance de l'altérité dans l'identité. Nous allons montrer ici comment ces trois fils (psychanalyse, littérature et jeu) se tissent autour du thème de la gare dans le roman *Orlanda*.

De la psychanalyse à la littérature

Déjà Klein, Freud et Jung représentaient l'inconscient par les lignes du réseau ferré et le principe du plaisir par le train à grande vitesse. Le train occupa une place singulière dans la vie de Freud. Son œuvre s'est élaborée avec les débuts de l'ère industrielle et l'avènement du chemin de fer. D'emblée, cette machine, qui modifie la perception de l'espace et du temps, fascinera Freud. C'est au cours de son voyage en train en Italie, en 1897, que Freud repensera les fondements de la théorie psychanalytique. L'art italien et l'art de voyager vont le conduire au cœur de l'inconscient et féconder son travail analytique.

Le train ne sera pas uniquement pour Freud ce nouveau moyen de transport révolutionnaire qui ouvre de nouveaux horizons, il l'utilisera pour présenter la méthode et le dispositif analytiques, comparant la cure analytique au voyage en train, l'espace analytique au compartiment, l'association libre au paysage qui se déroule et se transforme à sa fenêtre : la « métaphore ferroviaire », si féconde dans l'œuvre de Freud, est née. (Barreau, 2012 : 14)

Le train constitue le véhicule et la voie du transport vers l'inconscient. En fin de compte, cet art de voyager, qui tient lieu d'art de psychanalyser, Freud le pratiquera jusqu'à sa

mort, installé avec ses patients comme dans un compartiment de chemin de fer, écoutant décrire le paysage qui défile à la fenêtre. En 1913, Freud pratique la psychanalyse depuis plusieurs années, et consacre l'essentiel de ses vacances à une autre passion : les voyages. Il dit alors que l'invitation à pratiquer l'*art de voyager* devient une invitation à pratiquer l'*art de psychanalyser* :

Dites donc tout ce qui vous passe par l'esprit. Conduisez-vous par exemple à la manière d'un voyageur, assis côté fenêtre dans un wagon de chemin de fer, qui décrit à quelqu'un, installé à l'intérieur, le paysage se modifiant sous ses yeux. (Freud, 1985 : 86)

C'est dans un article consacré à la technique psychanalytique qui contribue au premier numéro de la nouvelle revue officielle de l'Association internationale de psychanalyse, que Freud utilise cette comparaison entre la cure analytique et un voyage en train, entre l'espace analytique et un compartiment de chemin de fer, entre l'association libre et un paysage qui défile et se transforme à la fenêtre. Dans le roman *Orlanda*, la protagoniste Aline Berger monte dans le train, choisit un compartiment et un siège côté fenêtre afin de voir le paysage arriver. C'est exactement ce que Freud avait décrit quand il a fait la comparaison entre la cure analytique et un voyage en train.

Dans le roman *Orlanda*, nous pouvons donc supposer que Jacqueline Harpman s'est servie de la métaphore ferroviaire et des symboles du train et de la gare en connaissance de cause. Son roman commence par ces mots :

La scène inaugurale se déroule à Paris, en face de la gare du Nord, dans le café qui se dénomme, ambitieusement, Brasserie de l'Europe [...] On n'annonce que vingt minutes avant le départ à quel quai trouver son train et Aline n'aime pas attendre dans

le grand hall disproportionné et bruyant où elle n'est jamais sûr qu'elle pourra s'asseoir. [...] C'est la dixième fois, au moins, qu'elle relit le passage crucial d'Orlando où a lieu la transformation, cherchant à en saisir le sens sous-jacent [...] Et si on changeait de sexe? Si je t'abandonnais, ô âme timide, ce corps de fille et si j'allais loger dans un garçon, tiens! celui qui est là, en face de moi. (Harpman, 1996 : 13-14)

Aline ne se rend pas compte qu'elle déclenche ainsi un dédoublement de son âme qui coïncide avec le départ du train. Et elle ne s'aperçoit pas que son autre moitié masculine la quitte et se loge dans le corps du jeune homme Lucien, qui prend le même train qu'elle. Dans *Orlanda*, le processus identitaire de l'héroïne et le rôle décisif de la cure psychanalytique sont racontés sous forme allégorique. Par conséquent, Aline fait connaissance avec son côté masculin au lieu de s'identifier avec l'homme qu'elle aime. Jacqueline Harpman prépare ainsi l'analyse à travers le voyage fantastique d'Aline et le dédoublement de son âme. Sa moitié évadée masculine prend la parole : « J'ai, indiscrètement, suivi Orlanda aux toilettes et laissé Aline devant son wagon. Elle montait toujours le plus tôt possible dans le train afin de choisir la place qui lui plaisait : près de la fenêtre, pour avoir une tablette, et dans le sens de la marche car elle aimait voire le paysage arriver. » (Harpman, 1996 : 38-39).

La métaphore ferroviaire de Freud

Freud décrit le déroulement de la cure analytique en deux phases. La première phase est comparée aux préparatifs d'un voyage en chemin de fer, jusqu'au moment où le voyageur prend enfin place dans son compartiment. Une fois l'itinéraire arrêté, une fois les valises bouclées, une fois le billet acheté, après la longue attente sur le quai ou dans la salle d'attente, commence la conquête d'une place dans un compartiment.

Une fois ces épreuves accomplies, le voyage lui-même peut enfin commencer, et la seconde phase de l'analyse – celle de la remémoration – est comparée au voyage proprement dit.

Nous retrouvons toutes ces phases dans le roman *Orlanda*. D'abord, Aline attend à la Brasserie de l'Europe, en face de la Gare du Nord, puis elle et son alter ego Orlanda cherchent chacun.e un compartiment dans le train et la seconde phase – le voyage et la remémoration commencent.

Cette métaphore ferroviaire du voyage en train, que Barreau a développée en 2007 dans son livre *Nous pratiquerions ensemble l'art de voyager, Freud et la métaphore ferroviaire*, donne une représentation de l'espace analytique construit sur le modèle d'un appareil psychique externalisé où le défilé du paysage et le chemin parcouru évoque la mémoire. Les paysages qui défilent à la fenêtre déroulent le temps perdu de l'enfance, alors que le train roule vers l'événement d'un avenir inconnu. « Le paysage fuit et sans qu'il m'en souvienne, il rappelle l'enfant merveilleux, cette représentation narcissique inconsciente où gît la nostalgie du regard de la mère. » (Appolinaire, 1995 : 578)

C'est un paysage de mémoire hanté par l'objet perdu, mais tendu vers la rencontre de l'étranger. C'est un paysage de désir mis en mouvement par la sexualité, fragmenté par les pulsions partielles, transformé par les processus psychiques inconscients que Freud a mis en évidence dans le travail du rêve. (Freud, 2004 : 505-506) Dans le roman *Orlanda*, il s'agit de désir refoulé qui est décrit en détail par l'autrice en se servant du personnage Orlanda et de ses découvertes et conquêtes dans les toilettes de la gare et dans le train (voir p. 4).

Freud a proposé à ses patients de se tourner vers « le monde merveilleux des processus psychiques » qu'il a lui-même exploré, le paysage vu de la fenêtre du train étant d'abord celui qui défile au cours de son auto-analyse comme

figuration de ses désirs inconscients et des traces mnésiques de son enfance. (Breuer, 1956 : 228)

Les voyages en train sont des aller-retours ou des retours qui nous font repartir, qui changent l'aiguillage d'une vie. Il faut se quitter pour se retrouver et se retrouver pour se quitter. Ainsi, ce voyage fantastique mène Aline à travers un désert sans son âme sœur Orlanda. Elle découvre son côté masculin refoulé et entre-deux lieux, entre-deux moi, le voyage en train devient un travail analytique et la chemine discrètement vers la vérité de l'inconscient.



Couverture d'*Orlanda*

Le changement de lieu auquel le/la lecteur.ice assiste, est un trajet de retour pour Aline qui rentre chez elle, de Paris vers Bruxelles. La rupture de ce changement de pays n'en est pas moins essentielle puisque le départ est double : Aline quitte la France tandis qu'une part de son âme, Orlanda, quitte son corps. Cette moitié est si indépendante qu'elle tend à faire oublier qu'elle est malgré tout une part d'Aline. Orlanda, la moitié masculine d'Aline, symbolise l'évasion déclenchée à la gare, une métaphore pour la libération du refoulement d'Aline, liée aux codes stricts de la société patriarcale. Lucien, dont Orlanda a pris possession, incarne un *Masculin* absolu, placé dès lors en dehors des codes sociaux, il est libre de toute contrainte : il expérimente différentes situations au gré de ses envies, et transgresse les codes de bienséance dans le train en s'enfermant dans les toilettes avec un étranger pendant le voyage :

Il se glissa dans l'étroit espace, dut reculer pour faire de la place à celui qui allait être le premier partenaire amoureux de sa nouvelle vie et qui, sitôt la porte fermée, l'enlaça. [...] Orlanda trembla de la tête aux pieds, jamais Aline n'avait été aussi sauvagement secouée par la tempête, les digues s'effondraient et le désir déferla, envahissant tout, noyant sur son passage les dernières traces de Lucien Lefrère, Orlanda sentit plonger dans l'univers monstrueux des passions. (Harpman, 1996 : 45)

La moitié d'Aline, qui reste abandonnée dans son corps, tend à la passivité, comme en témoigne l'absence d'un prénom. Orlanda, qui s'est logé dans le corps de Lucien Lefrère, est nommé, soulignant ainsi son indépendance aussi bien que sa capacité d'agir. Jacqueline Harpman emploie ainsi l'expression suivante : « Oh, c'étaient des étendues désertiques que rien ne jalonnait. » (*idem* : 255)

La narration est aussi touchée par ce phénomène de duplication : c'est la *voix off* accompagnant le texte qui participe

le plus à cet effet de déconstruction du genre narratif. Cette intrigue imagée et assez compliquée marque également les points de vue narratifs qui fusionnent. Le narrateur extradiegetique s'entrelace avec le narrateur intradiegetique quand Aline fusionne avec l'identité de Lucien pour devenir Orlanda, qui reprend le fil de la narration dans certains passages. Harpman fait de nombreux clins d'œil à Virginia Woolf. Ainsi, elle commente aussi son écriture, quand elle ne s'adresse pas directement à elle :

J'ai souvent admiré la sagacité de Woolf qui, après le changement de sexe, nomme toujours son personnage Orlando en mettant les pronoms personnels au féminin, elle entretient ainsi le trouble dans l'âme du lecteur, et je vais la copier : j'appellerai Orlanda la moitié évadée d'Aline, et j'espère que l'âme de Virginia ne me le reprochera pas et ne viendra pas peupler mes nuits de cauchemars, ce pour quoi je lui signale, si elle m'écoute, que ceci est le timide hommage d'une admiratrice et non le plagiat vulgaire d'une personne sans imagination. (*idem* : 25)

Il se dégage de cette technique narrative une impression de polyphonie.

Le roman *Orlanda* est nourri par ces apports littéraires ; en incorporant l'Autre dans son œuvre, Harpman enrichit la dialectique.

- Mais il n'a jamais été un garçon ! s'écria-t-elle. Les sept jours au lit, ma mère m'en a-t-elle assez bassiné les oreilles, c'est la puberté. Tout n'est qu'allégorie, et c'est elle-même que Virginia raconte : Il faut que je demande à Jacqueline si ce n'est pas cela qu'on nomme la période de latence, elle a appris à se raconter des histoires pour se divertir en secret. (*idem* : 77)

Le mythe de l'androgynisme platonicien

De plus, les deux demi-personnages Aline et Orlanda sont irrésistiblement attirés l'un vers l'autre, au point de ressentir des troubles psychiques et physiques du fait d'une séparation trop prolongée. Jacqueline Harpman se sert du mythe de l'androgynisme platonicien pour décrire comment Orlanda, qui se sent poussé vers les hommes, ne peut découvrir le sentiment de fusion qu'avec Aline. Le mythe originel platonicien présentait déjà l'acte sexuel comme le moyen de recréer l'androgynisme originel. La complétude dépasse donc la simple sexualité, qui n'en est que le biais. (Platon, 1999 : 189c-193e)

Jacqueline Harpman traite par le biais du dédoublement des sexes les questionnements liés à l'androgynisme. Aline est hétérosexuelle, et Orlanda a hérité de sa sexualité : il est attiré par les hommes. « En somme, il semble que j'ai changé de sexe, mais pas de sexualité. » (Harpman, 1996 : 53) En effet, Orlanda, originellement de genre féminin, découvre la sexualité masculine « de l'intérieur ». La moitié évadée d'Aline est fascinée par cette possibilité :

Je partirais naïf vers des terres inconnues. Dieux! quel voyage! Ils me font rire avec l'Amérique, Christophe Colomb, l'Amazonie et le cercle polaire, même la lune et la planète Mars! L'inconnu est en face, cent fois j'ai logé dans ses bras et je ne suis pas entrée. L'autre sexe est plus loin que Vega du Centaure [...] nous sommes même asservis à cette irréductible identité qui nous sépare autant que le sont les galaxies et nous fait nous ruer l'un vers l'autre, tentant de tromper la curiosité avec la plaisir. Jamais une femme n'a été un homme et jamais un homme n'a été une femme [...].
(*idem* : 16)

Son alter ego franchit « les galaxies » et n'est plus simple spectateur du désir masculin, le personnage Orlanda (moitié masculine de l'âme d'Aline) l'éprouve concrètement. L'expérience corporelle de l'altérité amène Orlanda à prendre en compte la dissonance entre son corps féminin – inhibé et soumis – et son esprit – libre – et permet ainsi à l'autrice de soulever la question du transgenre.

Le refoulement

Quand Aline réfléchit à la Gare du Nord sur son élan spontané de s'incarner dans le corps de Lucien, elle pose le problème d'un « je » pluriel : « Mais s'incarner dans un corps intact ! Changer de monde en faisant trois pas ! *Je est un autre ? Je est mille autres et puisque ce je me lasse, pourquoi ne pourrai-je pas le quitter ?* » (*idem* : 12)

L'autrice Jacqueline Harpman a utilisé les énoncés en italique dans son roman *Orlanda*, afin de souligner que le « *je* » dans le texte évoque l'émergence de cette autre identité avec un *je* gênant qui a été refoulé. Cette pluralité de *je* est une constatation de base de la psychanalyse et le *je* pluriel et tenu comme objet d'analyse et d'observation dans le roman. À travers ce « je » qui fonctionne comme « tu » dans l'imaginaire du personnage, Aline découvre cette autre partie de « moi » à la troisième personne :

Je l'ai fait ! Aline est là-bas et je suis ici, la séparation a eu lieu, je regarde avec stupeur *moi* qui lit, oui le verbe est désormais à la troisième personne du singulier, attentive, devant la demi-Badoit presque bue, [...] *moi* est en face, un peu de biais, je suis dans le jeune homme blond, j'ai pénétré, tranquille dans sa tête. (*idem* : 18)

La troisième personne du singulier renvoie à l'entité psychanalytique du « ça ». La pénétration d'Aline dans le corps masculin correspond à un « je » masculin refoulé

dans le subconscient. Dès le début, cette immersion dans le corps masculin permet à Aline de faire une rétrospection par une opération de mise en abîme. Son alter ego, Orlanda, renvoie aux souvenirs de l'enfance d'Aline. Des observations clairvoyantes permettent au lecteur de relever les traits de son éducation. Ainsi, le comportement sexué, qui a été développé durant l'enfance, sera refoulé par l'enfant pour se conformer à la norme. L'observation de l'âme masculine Orlanda commence à l'âge de l'adolescence. (Bainbrigge, 2004 : 187)
Le lecteur apprend que :

Elle a douze ans, c'est une fille vigoureuse, sûre d'elle [...] - Mon Dieu! Comme tu es masculine! dit Mme Berger, sa mère en soupirant. (Harman, 1996 : 34)

La descente au fond de la psyché d'Aline permet au lecteur de comprendre que le refoulement émerge en tant que fantasme. L'autre, qui est une partie du « je » envahira l'être du jeune homme Lucien. À travers des discussions entre Aline et son alter ego Orlanda, le lecteur apprend qu'il est difficile de s'évader des stéréotypes intériorisé du masculin et du féminin. L'acceptation du fait dénoue le nœud et libère Aline de son fantasme et elle tue son alter ego dans son imagination. Dans ce roman, l'identité féminine et les pratiques qui conduisent à la création du genre et du comportement sexué, sont donc décomposé et il y a un renversement des rôles. C'est la femme qui pénètre dans le corps de l'homme. Cette opération effectuée au niveau narratif renverse les rôles au niveau symbolique.

Quand Orlanda se rend dans un autre compartiment qu'Aline et chacune, la moitié féminine et masculine d'Aline, vit différemment le voyage à bord du même train, Orlanda fait découvrir à Aline son côté refoulé en s'enfermant dans les toilettes avec un homme. Au contraire de la part féminine – demeurée seule dans le personnage d'Aline, une sorte de *Féminin* total et pur –, Orlanda (dans le corps de

Lucien) se laisse aller à ses pulsions, sans les refouler ou les nier. Orlanda incarne non seulement le *Masculin* dans le personnage de Lucien mais surtout le *ça* – au sens freudien – d'Aline : il est la somme de toutes ses pulsions, frustrations et désirs. Orlanda symbolise le retour du refoulé ; l'éducation stricte d'Aline a permis de la museler, mais pas de la faire disparaître. Jacqueline Harpman brosse ainsi le portrait d'un *Masculin* impulsif, incontrôlable et très égo-centré.

Jamais Aline n'avait été aussi sauvagement secouée par la tempête, les digues s'effondraient et le désir déferla, envahissant tout, noyant sur son passage les dernières traces de Lucien Lefrène [...].

(*idem* : 45)

Jacqueline Harpman est à la fois autrice et narratrice car elle s'imisce dans son récit en affirmant deux faits contraires : elle serait à la fois la créatrice de ces personnages et une simple spectatrice – incapable de prévoir leurs comportements. Dans ce procédé littéraire ce double rôle comprend une « face » active, qui construit le récit et prend position, et une « face » passive, qui s'attache à suivre Orlanda... ou non ! L'autrice se refuse parfois à accompagner Orlanda en jetant un faux voile de pudeur sur l'homosexualité masculine. Nous assistons aux rapports homosexuels d'Orlanda dans les toilettes de la gare et dans les toilettes du train : « Nous ne la suivrons pas. La première fois, dans le train, je ne le connaissais pas encore et je ne pouvais pas deviner ce qui se passerait. » (*idem* : 60)

Tandis que l'autrice omnisciente raconte au début du roman le début du voyage fantastique d'Aline, l'autre narrateur intradiégétique – Orlanda, la moitié évadée d'Aline – raconte ce qui se passe à sa manière :

Évidemment, nous sommes dans un café en face de la gare du Nord, à une demi-heure du prochain train, que je devais prendre avec elle, et que je prendrai donc. Cela me plaît beaucoup, je ne

perdrai pas contact avec mes habitudes. Ai-je mon billet? Il n'est pas dans le portefeuille, tâtons les autres poches : pouah ! je voyage en deuxième classe. [...] le temps de traverser la rue et la voie sera indiquée au tableau d'affichage [...] Puis je me hâte de rattraper l'autre part de moi : elle est presque à la gare, je ne veux pas la perdre de vue [...] Où pourrais-je trouver un miroir? Les toilettes du train seront fermées jusqu'après le départ, il doit bien y en avoir quelque part dans ce hall de gare. [...] (*idem* : 21-24)

L'omniprésence du Moi s'impose dans l'œuvre de Jacqueline Harpman. Dans cette écriture du Moi, l'exploration de l'enfance joue un rôle important dans *Orlanda*. C'est à travers l'écriture que le Moi peut revisiter son enfance pour l'incorporer finalement dans sa psyché de personne adulte. L'exploration de l'enfance joue un rôle important. Cette enfance perdue et ainsi retrouvée dans l'écriture est nommée par certains critiques « enfance exaucée ». C'est ainsi que Susan Bainbrigge explique dans un article intitulé *Identité, altérité et intertextualité dans l'écriture de Neel Doff, Dominique Rolin, Jacqueline Harpman et Amélie Nothomb* la construction d'un moi qui se définit par la lecture et l'écriture est une caractéristique importante de cette « enfance exaucée ». La thèse qu'elle propose concerne une « fascination pour l'altérité » dans la mise en scène du Moi chez les écrivains en question. Elle souligne que pour certains écrivains comme Harpman, la construction d'un alter ego est « essentielle à leur présentation du moi et à leur reconstruction d'une vie » (Bainbrigge, 2004 : 31).

Selon Harpman, l'écrivain et le psychanalyste s'intéressent tous les deux au fonctionnement mental, car le transfert existerait aussi dans l'écriture. L'autrice s'exprime ainsi dans un entretien : « Tous ces personnages, dont les auteurs relatent les faits et pensées, sont des composantes de nous-mêmes. Ils sont toujours en rapport avec tous nos souvenirs. Le transfert se passe certes autrement dans l'écriture, mais il est bien là. »

(Harpman, 2011 : 13). Quand l'écrivaine Harpman raconte une bonne mère ou une méchante mère, c'est toujours en rapport avec sa propre mère. L'écriture doit permettre le surgissement de l'inconscient d'après Harpman, sinon un livre ne serait pas intéressant. Dans *Orlanda*, l'auteur raconte comment l'alter ego d'Aline vit le voyage au bord du train :

Mon ex-moi traverse tout cela sans dévier, lève le regard sur le tableau. Je la regarde monter dans le wagon de première classe qui lui plaît, mais je ne l'y suis pas. [...] Observons notre bizarre personnage qui examine les innombrables panneaux indicateurs dont les murs de la gare sont abondamment ornés, douanes, métro, objets perdus, informations, et [...] il n'est plus Aline, qui s'installe dans son compartiment sans savoir de quelle façon elle vient d'être désertée. [...] Orlanda ayant acquis un jeton et passé le tourniquet, se retrouva devant le grand miroir qu'il cherchait et soupira d'aise en regardant Lucien Lefrène : - Il me semble qu'il a déjà changé. [...] On annonçait la fermeture imminente des portières quand Orlanda sauta dans le dernier wagon. La tempête d'émotions où il avait été jeté lui avait fait oublier son sac de voyage aux toilettes et il avait dû courir le récupérer. [...] Il veut rejoindre Aline, il a huit ou dix wagons à traverser [...] Le train prend de la vitesse en entame le long virage qui va l'orienter vers le nord, Orlanda ne trébuche pas, il danse au rythme des cahots, un voyageur le suit du regard mais il ne le remarque pas car il cherche Aline. Elle était assise de biais, les pieds sur la banquette, plongée dans le roman de science-fiction qu'Orlanda lui avait fait acheter chez Smith [...] comme il savait qu'elle ne quitterait pas son compartiment, il rebroussa chemin vers les wagons de seconde classe. » (Harpman, 1996 : 21-41)

La projection

C'est justement cette séparation interne qui permettra à Aline de prendre en compte la totalité de son Être en saisissant de l'extérieur cet Autre qui fait partie d'elle. Selon Jung, nous pouvons découvrir quelque chose sur nous-même que nous ignorions en utilisant la projection. C'est en soi un phénomène courant et normal qui va donner à Aline l'occasion de (re)découvrir sa moitié masculine.

D'après Sylvie Vanbaelen, le phénomène de projection décrit parfaitement ce qui arrive à Aline : sa partie masculine – Orlanda – inconsciente car refoulée par le moi (conscient), est projetée sur le jeune homme Lucien Lefrère qui a 20 ans. Aline ne se rend compte de rien et considère Orlanda – qui a pris possession du corps de Lucien – comme un parfait inconnu. Ainsi Lucien, sur lequel Orlanda s'est projeté en s'y incarnant littéralement, disparaît complètement. Orlanda serait l'*animus* d'Aline, à cette différence près – et elle est de taille – que, selon la psychologie jungienne, l'*animus* est lié à l'intellect, au logos, au jugement, au pouvoir – tandis que l'*anima* est associée à l'éros, au relationnel et à l'amour.

Dans son sens le plus large, l'*animus* peut se définir comme l'élément masculin qui se trouve dans l'inconscient de chaque femme, tout comme l'*anima* est « l'élément féminin dans chaque homme » (Vanbaelen, 2008 : 88). Mais l'*animus* d'Aline (c'est-à-dire Orlanda) n'a rien à voir avec l'intellect, les jugements, les opinions, mais tout avec l'énergie et le désir physiques. Aline, qui a refoulé ses côtés masculins, est une intellectuelle, une femme indépendante et forte, plus en contact avec sa tête qu'avec son cœur et son corps. La narratrice omnisciente fait ainsi une entorse aux concepts jungiens en dotant Aline d'un *animus* pas très orthodoxe. Elle rejette par la même occasion les associations traditionnelles homme-intellect, femme-sensibilité dont Jung lui-même s'est rendu coupable et que condamnent les féministes. L'*animus*

de la femme étant logé dans son inconscient, il ne se fait connaître que par le phénomène de projection. (Vanbaelen, 2008 : 88)

Jung note qu'une vraie projection de l'animus « tue » la personne sur laquelle l'animus est projeté (en l'occurrence Lucien), en l'envahissant totalement. Le corps de Lucien est la propriété d'Orlanda ; le moi de Lucien est évincé. Ceci explique pourquoi Aline est peu à peu irrésistiblement attirée par Orlanda, sans savoir pourquoi et sans que sa volonté ne puisse intervenir. En effet, une fois cette autre partie d'elle-même incarnée dans le corps de Lucien, Aline ressent le besoin de la retrouver. Au cours du récit, Aline et Orlanda se sentent poussés l'un vers l'autre.

En exécutant Orlanda à la fin du roman, Aline consolide sa propre identité et ses propres décisions. L'aspect, peut-être le plus important, est le retour à l'être originel. Harpman s'attache à décrire l'un par rapport à l'autre, mais fondamentalement les deux personnages sont les versants opposés d'un même être. En tuant Orlanda, la moitié masculine de son âme, Aline « pose des jalons », ce qui est une métaphore pour la fin du refoulement et le voyage fantastique, symbole de la découverte de soi.

Jacqueline Harpman et le fantastique

Jacqueline Harpman a créé un roman fantastique avec *Orlanda* qu'elle avait commenté de ces mots :

Je suis grand amateur de science-fiction, et j'aime en particulier le thème de la télépathie mais aussi, cette idée de « balade » dans le corps d'une autre personne [...] C'est en fait un vieux thème du fantastique que j'ai toujours adoré. Alors quand l'histoire d'*Orlanda* m'est tombée dessus, j'étais aux anges. (Harpman cité dans Lambart, 1999 : 35-64)

Dans le roman de Jacqueline Harpman l'identité des sujets ne va jamais de soi et lorsque certains personnages

parviennent néanmoins à « être soi », ils le font sur un mode subversif qui se rapproche de l'opération fantastique dans *Orlanda*. Il serait évidemment tentant, dans le cas de Jacqueline Harpman, écrivain belge de langue française, d'expliquer cette préoccupation identitaire par la situation de l'écrivain belge francophone dans le champ littéraire. Dans un pays marqué par le chevauchement des cultures, des langues, le tiraillement des idéologies différentes, pour ne pas dire opposées, la question du rapport à soi et à l'autre ne va pas toujours de soi. Marc Lits, par exemple, écrit :

Toute la littérature fantastique repose sur cette question récurrente : qui suis-je ? Qui est en face de moi ? Quelle est ma place dans le monde ? Comment puis-je me définir par rapport à l'autre ? Si l'on accepte l'idée que cette interrogation taraude également les écrivains d'un pays en quête de racines et d'identité, on comprendra pourquoi les lettres belges ont très vite, et sans discontinuer, manifesté une prédilection pour le fantastique. À moins que l'on considère le questionnement identitaire comme fondateur de toute œuvre littéraire. (Lits, 1993 : 15-16)

À propos des problèmes d'identité de l'écrivain belge, Jacqueline Harpman dira :

Je ne ressens aucun problème de ce genre. Je suis belge, j'écris et je publie à Paris. Je n'ai aucun problème ni avec les éditeurs ni avec les critiques. Ces derniers mentionnent souvent ma nationalité, ce qui m'est parfaitement égal. Il est évident que je préfère publier à Paris qu'à Bruxelles. (Harpman, 1993 : 269)

Le roman fantastique *Orlanda* interroge la notion d'identité sexuée à travers le personnage androgyne d'Orlanda. La spécificité de ce roman est de faire cohabiter les deux parties, le féminin et le masculin dans des corps distincts, mais dans un même espace-temps. Il est à noter que les romans

étranges de Harpman se différencient des récits fantastiques classiques dans la mesure où le narrateur finit par accepter l'étrange pour ce qu'il est. Il n'hésite guère et ne balance pas lorsque l'impensable avatar devient réalité. La convention entre la narratrice et le narrataire mène inéluctablement à l'acceptation de l'impensable :

Ne pas douter signifie peut-être que je suis devenue complètement folle? Elle haussa les épaules : c'est une autre folie de ne pas se rendre à l'évidence, même si l'évidence semble insensée. J'ai plongé dans un roman fantastique, et si, avant la division, ce qui fait ce jeune homme était une partie de moi, il faut bien admettre que c'est moi qui ai fait le plongeon. (Harpman, 1996 : 180)

Cet affolement identitaire dont nous parlions plus haut semble même toucher la narratrice omnisciente. En effet, dans *Orlanda*, le désarroi du « je racontant » double le désarroi des personnages. Renée Linkhorn écrit à ce sujet : « C'est avec chaque nouveau livre que son indépendance va s'affirmant, et dans ses dernières publications s'accroît le discours métalinguistique d'un "je" qui commente son propre récit et en oriente la réception. » (Linkhorn, 1995 : 65) Dans le même article, Linkhorn relève également que cette quête de l'unité de soi avec soi,

c'est aussi par extension [celle] du « je » écrivant en quête d'une symbiose avec ses mots, ses matériaux, son écriture et finalement son lecteur. [...] Dans *Orlanda*, l'instance narratrice ne va pas de soi, elle arrête le lecteur tout autant que le récit et pose le problème de sa présence dans le texte. Le « qui suis-je?, par rapport à qui? » pourrait alors se ramener à une autre question, essentielle en littérature : qu'est-ce qui motive la présence du « je » narrateur dans le récit? (Linkhorn 1995 : 51-70)

Dans le cas de Harpman, et si l'on se fie à ce qu'elle en a dit, il semble bien que ce questionnement identitaire dépasse le cadre d'une problématique spécifiquement belge. De fait, ses romans participent à un mouvement traversant la littérature occidentale à la fin du xx^e siècle qui a fait de la question de l'identité son souci majeur.

Conclusion

Notre recherche a bien montré que Jacqueline Harpman maîtrisait l'art de raconter des histoires fantastiques en fixant discrètement dans ses récits les empreintes de sa formation psychanalytique. Ces clés psychanalytiques – comme les symboles du train et de la gare dans l'analyse freudienne – montrent les conséquences d'une éducation sexiste dans la configuration de la personnalité d'un individu. L'héroïne du roman *Orlanda* transgresse tous les codes sociaux de bienfaisance afin de démontrer le rôle d'une société patriarcale dans la construction du genre.

Comme décrit *supra*, Jacqueline Harpman s'est servie de la « métaphore ferroviaire » pour son roman *Orlanda* et a suivi le trajet analytique de Freud « à la lettre ». Ceci symbolise une grande découverte dans nos recherches doctorales. En effet, il est impossible de lire le roman *Orlanda* sans que le lecteur/la lectrice ne reconnaisse un texte polyphonique où la voix de la psychanalyste et de la romancière coexistent et où les diagnostics cliniques et les développements littéraires se chevauchent.

Nous continuons la recherche dans l'analyse comparée des traductions allemande, anglaise et néerlandaise du roman *Orlanda* et *Moi qui n'ai pas connu les hommes* qui fera ressortir pourquoi les romans de Jacqueline Harpman peuvent entrer dans le champ de la psychanalyse et du féminisme et de quelle manière les traductrices ont transmis ses oeuvres dans les différentes cultures d'accueil.

Références bibliographiques

ANDRIANNE, René. 1992. « Interview critique de Jacqueline Harpman », *Textyles* [En ligne], 9 | 1992, mis en ligne le 11 octobre 2012, consulté le 26 avril 2023. URL : <http://journals.openedition.org/textyles/2035> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/textyles.2035>

APOLLINAIRE, Guillaume. 1994. *Le guetteur mélancolique*, Paris, Œuvres poétiques, Gallimard, Bibliothèque de La Pléiade, p. 578.

BAINBRIGGE, Susan. 2004. *Identité, altérité et intertextualité dans l'écriture de Neel Doff, Rolin, Jacqueline Harpman, et Amélie Nothomb*, Lincoln, Presses Universitaires du Nebraska, Nouvelles Etudes Francophones, vol.19, n° 2.

BAROLI, Marc. 1964. *Le Train dans la Littérature française* (Préf. de Pierre Gaxotte), Paris, Éd. N.M.

BARREAU, Jean-Jacques. 2007. *Nous pratiquerions ensemble l'art de voyager, Freud et la métaphore ferroviaire*, Éditions In'Press, Paris.

BARREAU, Jean-Jacques. 2012. *Une invitation au voyage*, Lyon, Canal Psy 99, pp. 14-17.

BARTHELMEBS, Hélène. 2011. *L'Androgyne au service de la différence des sexes : l'exemple d'Orlanda (1996) de Jacqueline Harpman*, paru dans *Loxias*, *Loxias* 34, mis en ligne le 15 septembre 2011, URL : <http://revel.unice.fr/loxias/index.html?id=6903>.

BARTHES, Roland. 1970. *L'Empire des signes*, Paris, Skira.

BOUCHARENC, Myriam. 2006. « Compartiment Freud », in LEROY, Claude et CHAMARAT, Gabrielle (2009). *Fenilles de rail ; les littératures du chemin de fer*, Paris, éd. Paris-Méditerranée. pp. 185-195.

DENIS, Valerie. 1999. « Jacqueline Harpman l'exploratrice des fonds humains. » *Axelle*. p. 14.

DES CARS, Jean. 2006. *Dictionnaire amoureux des trains*, Paris, Plon.

Des Rails, la revue de l'imaginaire ferroviaire (<http://desrails.free.fr>) (2006-2013).

DUPLAT, Guy. 2011. « Harpman : Amoureuse de mes personnages, entretien », in *La Libre Belgique*, en ligne sur le site <https://www.lalibre.be> [consulté le 23 avril 2023].

FREUD, Sigmund. 1985. « Le début du traitement », repris dans *La Technique psychanalytique*, rééd. Pour la traduction française, PUF, p. 86.

FREUD, Sigmund. 2004. « L'interprétation du rêve », *Œuvres complètes*, 4, PUF, Paris, pp. 505-506 : GW. 2-3, p. 459.

FREUD, Sigmund. 2005. « Sur l'engagement du traitement », *Œuvres complètes*, 12, PUF, Paris, p. 176 : GW, 8, p. 468.

FREUD, S., BREUER, J. 1956. *Études sur l'hystérie*, PUF, Paris, p. 228.

HARPMAN, Jacqueline (1996), *Orlanda*, Paris, Grasset & Fasquelle.

LAMBERT, Stéphane. 1999. « Interview avec Jacqueline Harpman », *Les Rencontres du mercredi*, Paris, Ancre rouge, pp. 35-64.

LINKHORN, Renée. 1995. « Je(u) romanesque et niveau narratif chez Jacqueline Harpman », dans *La Belgique telle qu'elle s'écrit*. New York, Peter Lang, p. 65.

MELDOLESI, Tommaso. 2010. *Sur les rails. La Littérature de voyage de la gare*, Paris, L'Harmattan.

PLATON. 1999. *Le Banquet*. [380 av. J.-C.], Paris, Garnier Flammarion, Philosophie, 189 c – 193e .

PAQUE, Jeannine. 2003. « Jacqueline Harpman. Dieu, Freud et moi : les plaisirs de l'écriture » dans *Collection L'œuvre en lumière*, Avin/Hannut, Éditions Luce Wilquin. p. 121.

SALEM, Mohsen Ben Hadj. 2005, *Ambiance(s) de gare, imaginaire ferroviaire, mémoire des lieux*. École d'été de géographie sociale, Montpellier, France. pp.207-216. halshs-00353003

VANBAELEN, Sylvie. 2008. *L'Orlanda de Jacqueline Harpman : Virginia Woolf rencontre Carl Gustav Jung*, Butler University, p. 88.

Développement ferroviaire ou démantèlement du paysage alpin? Quand le progrès se heurte à l'identité helvétique

Montserrat López Mújica
UAH-GIECO-Instituto Franklin

Brève histoire du chemin de fer en Suisse

La Suisse, un petit pays sur le plan géographique, un grand pays dans le domaine de l'économie et un géant du monde ferroviaire. Partout, sur les plateaux, dans les vallées et dans les montagnes, les ingénieurs ont imaginé et les ouvriers ont construit des lignes de chemin de fer aux tracés souvent audacieux, et qui atteignent parfois des altitudes insoupçonnées. Cet article est un petit hommage à ce qui se fait de mieux en Europe en matière de transport ferroviaire. Mais, si le système ferroviaire suisse est aujourd'hui une source de fierté nationale, à l'origine il n'en a pas toujours pas été ainsi...

Tout au long de l'année 2022, la Suisse a célébré le 175^e anniversaire de son chemin de fer. Eh oui, il y a 175 ans, plus exactement le 9 août 1847¹, la mise en service de la première ligne ferroviaire suisse, plus communément appelée « Spanisch-Brötli-Bahn », permit de réduire considérablement le temps de parcours entre Zurich et Baden. Elle totalise 25 kilomètres. Le train est baptisé le « Spanishbrötli », littéralement, le « petit pain espagnol », un clin d'œil à ce carré de pâte feuilletée de 9 cm sur 9 cm fabriqué dans la ville thermale de Baden, dans le canton d'Argovie, au nord de la Suisse, dont les Zurichois étaient particulièrement friands. Grâce au train, les citadins vont désormais pouvoir les déguster à volonté, tout frais livrés du jour. Le train prend alors le nom de la précieuse marchandise qu'il transporte.

Mais, à cette époque, la Suisse était très en retard par rapport à ses voisins allemands ou anglais qui totalisent déjà plusieurs milliers de kilomètres de voies ferrées. L'année où la première ligne suisse fut ouverte, 17 pays avaient précédé la Suisse. Paul Bairoch dégageait quatre raisons au retard suisse : 1) le caractère montagneux du relief, la Suisse souffrait de trop de handicaps géographiques, topographiques et institutionnels pour construire un réseau capable d'abattre à la fois toutes ces barrières ; 2) l'absence de grandes villes : la plus grande ville suisse vers 1850 était Genève avec 45 000 habitants, suivie de Berne avec 42 000 habitants. De petites villes comparées à d'autres européennes de la même époque qui comptaient déjà 100 000 ou 200 000 habitants ; 3) la rareté du charbon en territoire suisse et 4) l'absence d'un pouvoir centralisé ayant des compétences économiques (Bairoch, 1989 et 1991). Les travaux s'annonçaient colossaux et très coûteux. Ponts, tunnels devront franchir montagnes, vallées, lacs et rivières. La Confédération hésite à engager

1 La ligne de Strasbourg à Bâle avait déjà été ouverte en 1844. Cela représentait une distance de 1,9 km sur le territoire suisse, ce qui explique que la date de 1844 figure sur certaines œuvres.

seule de tels moyens tandis que de nombreux politiciens militent déjà pour une gestion privée des chemins de fer. Certains d'entre eux sont d'importants entrepreneurs intéressés par l'ouverture de ce marché prometteur. Le pays était cependant parvenu à se doter des infrastructures ferroviaires lui permettant d'éviter l'isolement. Alors en 1853, la Confédération décide de confier la gestion de la totalité des chemins de fer suisses à des compagnies privées. En dix ans, la Suisse totalise 1300 kilomètres de rail, mais les travailleurs, étrangers pour la plupart², travaillent dans des conditions extrêmes pour un salaire de misère. « Une partie de la bourgeoisie s'émouvait des conditions de vie des ouvriers italiens : logements insalubres, nourriture insuffisante du fait de la cherté des biens, salaires relativement bas et conditions de travail difficiles » (Benz, 2007 : 86). Des milliers y laisseront leur vie³. La technification et la mécanisation du monde contribuent à dompter la pente et à conquérir les sommets. Ou à les contourner comme nous le montre le percement du tunnel du St Gothard, achevé en 1882 après dix ans de labeur acharné. Grâce à ce prodige le rail franchit les Alpes pour la première fois. La ligne du St-Gothard devient le chef-d'œuvre du réseau ferroviaire suisse et européen.

La Suisse a été également le premier pays européen à commencer à électrifier son réseau. En raison du manque de charbon, il était prévisible qu'elle soit l'un des premiers

2 « Les Italiens [...] sont attirés par la construction des voies ferrées » (Joseph Cernesson, *Revue de Paris*, 1914). « Cette population ouvrière était essentiellement constituée de ressortissants italiens, appartenant pour les deux tiers, comme l'écrivait le docteur Pometta, responsable sanitaire sur le chantier nord « aux plus pauvres de plus pauvres » et provenant des régions les plus défavorisées » (Benz, 2007 : 87).

3 Le 28 mai 1857, un incendie piège 52 ouvriers dans le tube en construction du tunnel de Hausenstein. Les secours mettront huit jours à accéder au site du sinistre et ne pourront que constater le décès des travailleurs, coincés derrière un pan effondré du tunnel. Onze sauveteurs seront également tués dans cette catastrophe qui coûtera au total 63 vies.

pays au monde à électrifier une ligne de chemin de fer : une première ligne droite de chemins de fer semi-urbains – entre Vevey et Territet – a été ainsi ouverte au trafic le 6 juin 1888. Dans la mesure où il s’agissait d’un tronçon de 9 km reliant plusieurs villes, il peut être considéré comme le véritable début de l’électrification en Suisse. Elle a été suivie par la construction le 19 juillet 1899 de la première ligne ferroviaire électrifiée d’Europe qui a été ouverte au trafic. Il s’agissait d’un tronçon de 40 km entre Burgdorf et Thoune.

La Suisse a joué un rôle pionnier dans la technique de l’électrification des chemins de fer et devient très rapidement le pays dont la proportion de voies électrifiées est la plus importante, non seulement d’Europe, mais du monde. Des 1920, 32 % du réseau était électrifié. De ce fait la Suisse a représenté une fraction importante du réseau électrifié d’Europe. (Bairoch, 1989 : 45)

Mais dès les années 1870, la crise financière des compagnies suisses ne favorise pas les investissements nécessaires pour procurer les conditions suffisantes à rivaliser avec les chemins de fer étrangers. Près de cinquante ans après l’inauguration de la première ligne ferroviaire (Zürich-Baden), le peuple suisse accepte en 1898 le rachat et la réorganisation des chemins de fer par la Confédération. Les trains deviennent alors « publics » et les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) voient le jour. Cette nouvelle compagnie publique supportera la dette colossale du rachat des cinq compagnies privées (1 milliard de francs), ce qui pénalisera le développement de la jeune entreprise jusqu’en 1944.

Chemin de fer et tourisme

Nombre d’auteurs du XVIII^e siècle avaient déjà vanté les panoramas saisissants qui encadrent ce bucolique « peuple de bergers », mais c’est l’avènement du chemin de fer qui

contribuera largement à l'expansion de cette industrie émergente.

Lovely Switzerland ! À la fin du xx^e siècle, le poncif est établi, le cliché reconnu, l'évidence indiscutée. Pays du tourisme, la Suisse draine les visiteurs par milliers vers ses montagnes, ses lacs, ses sommets, ses vallées. Objets de contemplation pour les uns, sujet d'inspiration pour d'autres, lieu de convalescence pour certains, terrain de jeux pour quelques-uns, gage d'émotion pour beaucoup, elle fascine, elle attire. (Tissot, 2017 : 17)

Il y a une relation étroite entre l'augmentation du trafic et l'essor du tourisme. En 1863, alors que la Suisse comptait déjà avec 1400 kilomètres de voie ferrée, le tourisme commence à déferler grâce à l'agence Thomas Cook, fondée à Leicester en 1841 par un missionnaire de l'Église baptiste convaincu que les voyages combattaient les ravages de l'alcoolisme. Laurent Tissot montre avec quelle détermination les Anglais ont poussé la Suisse à s'équiper pour les recevoir (Tissot, 2000). Thomas Cook organise le premier « Conducted Tour », voyage organisé de groupes sous la conduite d'un guide. Ce prédicateur attendait avec impatience le développement, relativement tardif et initialement hésitant, du réseau ferroviaire suisse ; cette relation serait encore plus nette à partir des années 1880 grâce surtout à l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard en 1882, présentée comme l'acte fondateur d'une industrie jusque-là dispersée et peu soutenue (Tissot, 2009, 2011). Cook talonne les compagnies ferroviaires et leur propose des arrangements parfois avant même l'ouverture de la ligne. On vient en Suisse depuis Londres, Paris ou Berlin. Le Français Joseph Cernesson le résume à merveille : « [...] dès la création des chemins de fer, les gens demi-aisés, Allemands et Français, y pénètrent plus nombreux. Partout où ils vont, les hôtels poussent comme des champignons » (Cernesson, 1914 : 541). Ces palaces de montagne doivent être facilement

accessibles, ce qui conduit au développement de moyens de transport inédits à l'enseigne des trains à crémaillère (Rigi, 1871; Gornergrat, 1898; Jungfraujoeh, 1912) et des funiculaires. Soixante lignes de montagne voient le jour entre 1870 et 1910, conduisant ainsi à l'« enfermeement des Alpes ». « La première voie à crémaillère, construite au Righi (1869-1871) rend la haute montagne accessible à une nouvelle et importante catégorie, celle des mauvais marcheurs, des personnes âgées ou infirmes » (Cernesson, 1914 : 541-542). De nombreux chemins mènent au Rigi. Un total de neuf trains de montagne part aujourd'hui de diverses stations de vallée au bord du lac des Quatre-Cantons pour atteindre « la reine des montagnes ». Le chemin de fer Vitznau-Rigi est le plus ancien chemin de fer à crémaillère d'Europe et emmène ses clients au sommet depuis 1871. Mais ce ne sera pas le seul cas. Le district de Viège, le plus étendu en superficie, tient le record :

[...] avec 54 hôtels et 3510 lits, et qui peut s'enorgueillir de posséder deux stations alpestres et centres de villégiature de premier ordre : Zermatt (1620 m.), la reine de nos stations valaisannes et dont la réputation est universelle, et Saas-Fée (1798 m.), que l'on a qualifiée « une perle des Alpes ». Dans la vallée de Zermatt ou de St-Nicolas, longue de 44 kilomètres depuis Stalden, nous trouvons 34 hôtels, dont 2 à St-Nicolas (1121 m.), 2 à Randa (1445 m.), 1 à Grœchen (1617 m.), ouvert cette année, 1 à Tœsch (1456 m.), à Tœschalp (2118 m.), 19 à Zermatt et ses environs immédiats et 8 sur les hauteurs qui l'entourent : Riffelalp (2227 m.), Riffelberg (2569 m.), Gornergrat (3136 m.), Lac-Noir (2589 m.), Staffalalp (2146 m.), Glacier du Trift (2200 m.), Glacier de Findelen (2100 m.), Flühalp (2612 m.). C'est à Zermatt que nous trouvons l'hôtel le plus grand, l'Hôtel du Mont-Cervin, avec ses 350 lits, et à Gornergrat, l'hôtel le plus élevé du Valais, l'Hôtel du Belvédère, à 3136 m. au-dessus du niveau de la mer! Le panorama du Gornergrat, avec son monde de glaciers et son cirque de cimes

dépassant toutes 4000 m., n'a pas de rival en son genre. Depuis l'établissement du chemin de fer, inauguré en 1898, qui en rend l'accès si facile, ce site merveilleux est de plus en plus fréquenté et n'a fait que gagner en célébrité. (Emonet, 1907 : 90-91)

La Suisse rattrape à vive allure son retard technique et rejoint le peloton de tête lors de la deuxième révolution industrielle. Même la population locale embarque dans les wagons. Des affiches publicitaires incitaient les gens à monter dans ce qu'on appelait les « trains de plaisir » pour partir une journée en excursion. Cette précoce organisation de « trains de plaisir » démontrait la relative attractivité de l'utilisation du train dans une perspective d'amusement et d'apprentissage. En 1920, la Suisse est le pays qui connaît le trafic de voyageurs par habitant le plus élevé grâce essentiellement à l'essor de l'activité touristique. Cependant, cet essor touristique ne satisfait pas tout le monde : « On pouvait parler, aux environs de 1880, d'une "Suisse inconnue" ; dix ans plus tard, c'était la Suisse envahie » (Cenersson, 1914 : 542). La Suisse devient un objet de consommation, un article commercial.

Le train à crémaillère et le paysage alpin

L'apparition du chemin de fer a surtout entraîné un bouleversement profond des paysages et une urbanisation accélérée : « L'alignement superbe et monotone des grands hôtels a transformé l'aspect des villes ; sur les bords des lacs, leurs constructions exotiques masquent le pittoresque des vieux villages » (Cernesson, 1914 : 542). Quelques auteurs suisses romands ont dévoilé à travers leurs écrits les problèmes que le tourisme et ses infrastructures ont provoqués dans les paysages autochtones de leurs cantons.

L'écrivain Édouard Rod (1857-1910), Vaudois installé à Paris, condamnait déjà dans son roman *Là-haut* (1897) la dégradation du paysage alpin du Valais à la fin du XIX^e siècle.

Il anticipe les préoccupations environnementales dues au changement et à la destruction des modes de vie ancestraux. Le protagoniste du roman, Julien Sterny, est un Parisien d'origine suisse qui retrouve son pays après un scandale qui l'éloigne de la capitale française. Suivant les conseils d'un ami, il arrive à Vallanches, un petit village situé dans la région de Martigny, éloigné des circuits touristiques. Ses habitants vivent en harmonie avec la nature et quelques vacanciers, des habitués de cet endroit plein de charme. Jusqu'à l'arrivée de M. de Rarogne, un promoteur immobilier et les constructeurs du chemin de fer. Tout est bousculé dans ce vieux village : nombreux sont ceux qui veulent profiter du progrès et se laissent convaincre par l'argent facile. Des personnages pittoresques défilent dans ce cadre idyllique, des histoires d'amour se nouent, des querelles naissent, mais la solidarité renaît face à l'adversité. C'est un récit quasi prophétique sur l'évolution du tourisme en Valais : les descriptions des paysages magnifiques, des conditions dures de cette vie paysanne et des gens de la montagne, tentés par l'argent facile, sont d'une actualité saisissante : « Ceux qui verraient clair dans ce mystère gagneraient plus d'argent en deux ou trois ans [...] que leurs pères n'en avaient économisé en six générations de travail et d'économie » (Rod, 1897 : 70). La haute-montagne commence à être rentabilisé par le tourisme : on devient hôtelier, guide, transporteur. Les Alpes cessent d'être un monde de terreurs et de désintérêt pour devenir un gagne-pain et, petit à petit, la physionomie si caractéristique des villages suisses disparaît :

Hélas! le temps n'est pas loin où l'on ne verra plus de « villages suisses » que dans les expositions, comme on ne voit déjà presque plus de meubles anciens que dans les musées ou chez les antiquaires. La création de ces « stations », qu'une publicité bien entendue met aussitôt à la mode, est suivie, à bref délai, de la

construction de chemins de fer, et l'on sait les montagnes illustres dont les sommets ne sont plus que des gares (Rod, 1901 : 419)

Pour préserver les paysages et les beautés éternelles de la montagne, il faudrait leur épargner les agressions de l'homme et de la technologie : « Mais je ne puis m'empêcher de songer ici à cette définition de l'Homme, dont la vérité s'impose : « [...] un petit animal industriel, qui excelle à utiliser tout ce qu'il y a dans la création pour en gâter la beauté tout en détruisant le bonheur de sa propre vie. » (*idem* : 423). Rod se montre en contre de trains à crémaillère :

Qu'on respecte au moins les grands sommets, les glaciers, les belles cimes. Il y a quelque chose de sacré dans leurs solitudes qui ne sera jamais compatible avec la brutalité du chemin de fer. Que l'homme étende son règne, on peut l'accepter – pourvu toutefois qu'il respecte les droits éternels de la nature. En les violant comme il le fait maintenant, il se punit lui-même. (*idem* : 424)

Édouard Rod jouera un rôle très important à Paris en tant que parrain littéraire d'autres auteurs suisses venus chercher fortune à la capitale française. Parmi eux, l'écrivain vaudois C.F. Ramuz (1878-1947). En tant que témoin de fortes transformations des paysages alpins, ce jeune écrivain montre également son soutien aux mouvements de protection de la nature qui font leur apparition au début du xx^e siècle, en s'attaquant très fortement à l'industrie du tourisme et aux hôteliers :

Il y a déjà assez en Suisse de ces aventuriers qui font fortune en attirant chez nous nos voisins dont ils vident les poches. Il me tarde de voir les Alpes purgés de ces fantoches embarrassants, armés de piolets, accompagnés d'une bande de miss en jupes courtes et d'une caravane de guides. Il me tarde de voir la Suisse rendue à ses habitants, à ses citoyens. Il me tarde de voir disparaître le

cosmopolitisme qui, non content de détruire chez nous les vieilles mœurs et les vieilles coutumes, tend chaque jour à dégrader notre peuple jusqu'ici si probe. Je voudrais voir en une seule nuit tous les hôtels détruits. Les hôteliers, on en fera des manœuvres, des ouvriers, des artisans. Ils seraient alors plus utiles à la Suisse, ils travailleraient à sa prospérité, au lieu de travailler à sa ruine, à sa perte peut-être. (Ramuz, 1968 : 10)

Ce texte rejoint le mouvement précurseur de l'écologie⁴ qui conduira à la création du *Heimatschutz* (Ligue pour la conservation de la Suisse Pittoresque)⁵, en 1905. En dénonçant l'utilitarisme dominant et la banalisation du paysage, Ramuz précise :

On vient visiter le lac, les montagnes, les glaciers, tels qu'ils sont représentés dans le livre⁶. Et celui qui est venu, une fois rentré chez lui, dit à ses amis : « Allez voir comme c'est beau ». C'est pourquoi les étrangers deviennent toujours plus nombreux, jusqu'au jour des chemins de fer. (Ramuz, 1967 : 186)

La poète Marguerite Burnat-Provins, s'insurge contre la « banalisation » des paysages et appelle aussi, en 1905, à la création d'une Ligue pour la beauté, « vaste et fraternelle

4 La mise en évidence des dangers encourus par l'environnement ne débouche pas encore sur une véritable attitude écologique au sens actuel du terme, mais plutôt sur le réveil d'une nostalgie de l'harmonie, d'ordre fondamentalement esthétique.

5 En 1905, l'association du Heimatschutz (Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque) voit le jour sur le modèle allemand de 1904, ainsi que la Ligue pour la Protection de la Nature quelques années plus tard, en 1909, dont l'objectif est la protection des paysages suisses face aux absurdités du modernisme. La nature et tout particulièrement les Alpes occuperont une place centrale par la fonction identitaire qu'elles représentent pour la Suisse.

6 Il s'agit de l'œuvre de Pivert-de Senancour, E. (1804), *Oberman*. Paris : Flammarion (2003).

association contre le vandalisme ». Dans un article publié à la *Gazette de Lausanne* en mars 1905 intitulé *Les cancers* plaide pour la préservation du paysage alpin car c'est une « œuvre à la fois patriotique et morale » (Heimatschutz, 1906).

Pourquoi cette insulte aux beautés éternelles de la montagne? (...) Les arbres tombent, les torrents endigués servent à toutes les besognes, les blessures au flanc des monts s'élargissent. Sur les terrains impitoyablement nivelés s'élèvent, en grappes pustuleuses, des bâtiments informes, l'horreur s'étend où la grâce régnait. (Burnat-Provins, 1905 : 1)

Son discours interpelle, son appel est suivi par des artistes, des intellectuels et des politiques : « Nos sommets ne sont pas à vendre. A bas les pattes », s'exclame le professeur Ernest Bovet (1870-1941) dans une brochure publiée en 1908 sous le titre *Malfaiteurs inconscients* dans laquelle il affirme que « le sol de nos plus hautes montagnes est un sol sacré » (Walter, 2007).

Le flux de plus en plus dense des touristes venant séjourner en Suisse contribue fortement à la création des lignes de chemin de fer à crémaillère. Elles constituent une des attractions principales pour les touristes qui pouvaient de cette manière satisfaire leur besoin de retour à une nature encore inviolée. L'une de ces lignes va susciter un grand débat national : la construction d'un funiculaire électrique entre le village de Zermatt et le sommet du mont Cervin en 1907.

Zermatt est devenu un centre d'attractions justement célèbre ; l'affluence des touristes, de toutes nations y est énorme, surtout depuis que le chemin de fer, qui y est arrivé, pour la première fois, le 6 juillet 1891, a supprimé, pour ainsi dire, la distance de 36 kilomètres qui la sépare de Viège. (Emonet, 1907 : 91)

En décembre 1906 est déposée une demande de concession visant à faciliter l'accès au Cervin et permettre ainsi « aux gens empêchés par l'âge, la santé, les infirmités physiques [...] d'aller respirer l'air enivrant des hauteurs ». Le projet prévoit d'installer un chemin de fer jusqu'à l'arête Hörnli et à percer un ascenseur intérieur pour rejoindre un observatoire devant être construit au sommet. Ce projet déclenche les foudres et fait dire à l'*English Branch of the League for the Preservation of Swiss Scenery*, créée à Londres en novembre 1905, que la réalisation de ce projet constituerait une « perte irréparable pour l'humanité » et saperait les bases mêmes (« chief commercial asset ») du tourisme helvétique. La section anglaise décide d'apporter un soutien financier à la campagne lancée par le Heimatschutz contre le projet en question. La pétition recueille en peu de temps près de 68 400 signatures ce qui force les initiateurs à retirer leur projet. Cette victoire contribue certainement à ce que le code pénal, arrêté en 1907 et qui entre en vigueur cinq ans plus tard, prévoie, dans son article 702, des « restrictions à la propriété foncière » lorsqu'il s'agit, dans l'intérêt public, de la « conservation des antiquités et des curiosités naturelles ou à la protection des sites ».

La Ligue pour la conservation de la Suisse Pittoresque et le Club alpin suisse vont également se mobiliser contre ce projet, notamment au travers de pétitions lancées dans toute la Suisse. On écrit même une pièce de théâtre intitulée *Le Cervin se défend!* du Fribourgeois Auguste Schorderet⁷, qui sera représentée pour la première fois, à Genève, au Casino de Saint-Pierre, par le Club Montagnard L'AROLE, le 10 novembre 1908. De manière générale, on accuse les

7 Elle met en scène un entrepreneur américain et un ingénieur français qui désirent construire un chemin de fer au Cervin. Mais en essayant d'escalader le sommet, l'ingénieur chute mortellement en raison de son inexpérience du milieu alpin. Morale de la pièce écrite par ce journaliste qui a travaillé à *La Gazette de Lausanne* : ne touchez pas aux symboles suisses !

promoteurs de vouloir défigurer un symbole de l'identité helvétique, à savoir la montagne, au profit de riches industriels et des touristes.

On commence à se préoccuper en Suisse, au point de vue de la protection des sites naturels, de l'envahissement exagéré des chemins de fer de montagne. Une pétition lancée par la Société pour la sauvegarde du pittoresque et par le Club alpin suisse contre le projet d'un chemin de fer au Cervin vient être remise au Conseil Fédéral, revêtue de 68 000 signatures. (Cf. La Suisse au XIX^e siècle, T.III, « La Montagne Suisse », par E. Rod)

Conclusion

Les moyens de transport, surtout le chemin de fer, connaissent un important développement au cours du XIX^e siècle dans toute l'Europe. La Suisse, pays au relief tourmenté, possède un grand nombre de chemins de fer à crémaillère, moyen de transport idéal pour vaincre de fortes déclivités, pour acheminer les voyageurs et leurs bagages vers les stations de sports d'hiver, ou depuis celles-ci vers les sommets. C'est pour cette raison, le pays qui a le plus contribué au progrès technique du chemin de fer à crémaillère et celui qui a le plus développé ce genre d'équipement, avec 40 lignes, dont 28 encore sont actuellement en exploitation.

Le chemin de fer a changé à jamais le paysage économique et social de la Suisse. Il a relié les différentes régions linguistiques du pays, et l'a connectée au réseau européen. Mais l'introduction de ces moyens de transport a également modifié le paysage et la beauté naturelle des Alpes. C'est ce qu'ont averti les différents écrivains qui, par leurs œuvres, ont contribué à dénoncer l'impact visuel et environnemental que l'arrivée massive du tourisme entraînerait sur ces montagnes sacrées.

Que reste-t-il de ces avertissements aujourd'hui? Rien du tout si l'on considère la transformation que les Alpes ont subie au cours des dernières décennies. D'après l'ONG WWF, près de 120 millions de personnes les visitent chaque année. Il est grand temps de prendre de mesures pour un développement du tourisme plus responsable, en particulier du tourisme de masse, qui a contribué notablement à la destruction du paysage alpin. L'urbanisation, la construction d'infrastructures (routes, remontées mécaniques, parkings, etc.), le trafic routier et les activités de loisirs peu respectueuses de la nature font disparaître de précieux paysages naturels et culturels et avec eux, la faune et la flore qu'ils hébergent, mais aussi la propre culture de la montagne et l'identité d'un pays. Le cœur d'un village cesse de battre lorsqu'il est saturé des constructions qui évoquent d'avantages les banlieues des villes que les sites agrestes. Si nous ne prenons pas garde, les Alpes suisses vont s'apparenter de plus en plus à un univers artificiellement mis en scène, où l'on fera de la nature un simple bien de consommation et de la haute montagne un simple parc d'attractions. Jusqu'où peut-on réaménager les montagnes pour le tourisme sans toutefois les dénaturer?

Références bibliographiques

BAIROCH, Paul. 1989. « Les spécificités des chemins de fer suisses des origines à nos jours », *Revue suisse d'histoire*, 39, pp. 35-57.

BAIROCH, Paul. 1991. « Les chemins de fer suisses dans le contexte européen », in *Guillaume-Henri Dufour dans son temps 1787-1875*, Genève, Société d'histoire et d'archéologie, pp. 215-230.

BENZ, Gérard. 2007. *Les Alpes et le chemin de fer*, Lausanne, Antipodes.

BURNAT-PROVINS, Marguerite. 1905. « Les Cancers », *Gazette de Lausanne*. <https://www.letempsarchives.ch/> page/

GDL_1905_03_17/1/article/292669/%22Marguerite%20BURNAT%E2%80%90PROVINS%22 [septembre 2022]

CERNESSON, Joseph. 1914. « Les étrangers en Suisse », *Revue de Paris*, pp. 530-556. https://archive.org/details/sim_la-revue-de-paris_july-august-1914/page/530/mode/2up?q=Cernesson [septembre 2022]

EMONET, Jules. 1907. « L'industrie hôtelière du canton du Valais, Berne », *Journal de statistique suisse*.

RAMUZ, C.F. 1968. *Journal. Œuvres Complètes*. Lausanne, Ed. Rencontre. T. XX.

RAMUZ, C.F. 1967. *Les circonstances de la vie* in Œuvres Complètes. Lausanne, Ed. Rencontre. T. II.

ROD, Édouard. 1897. *Là-Haut*. Bibliothèque Numérique Romande : Les Bourlapapey. www.ebook-bnr.com

ROD, Édouard. 1901. « La montagne suisse », in P. Seippel, éd., *La Suisse au dix-neuvième siècle*, t. 3. Lausanne, F. Payot, pp. 397-424.

SCHORDERET, Auguste. 1908. *Le Cervin se défend!* Genève, Ed. Atar, <https://doc.rero.ch/record/22150> [aout 2022]

TISSOT, Laurent. 2000. *Naissance d'une industrie touristique : les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, Payot, coll. Histoire.

TISSOT, Laurent. 2009. « La philosophie du Saint-Gothard ou la naissance d'un profil touristique alpin », in PANZERA, Fabrizio et ROMANO, Roberto (sous la dir.), *Il San Gottardo : dalla galleria di Favre all'AlpTransit. Atti del Convegno internazionale di studi sulle trasversali alpine svoltosi a Locarno, 17-19 ottobre 2007*, Salvioni Edizioni, pp. 147-159.

TISSOT, Laurent. 2011. « “Confidences sous un tunnel”. Le percement des Alpes a-t-il servi au tourisme helvétique ? », in STOSKOPF, Nicolas, et LAMARD, Pierre (sous la dir.), *Transports, territoires et société (XIX^e-XXI^e siècles), Troisième journées d'histoire industrielle, 26 et 27 novembre 2009*, Paris, Picard.

TISSOT, Laurent. 2017. *Histoire du tourisme en Suisse au XIX^e siècle. Les Anglais à la conquête de la Suisse*. Éditions Livreo-Alphil.

WALTER, François. 2007. « Le paysage comme patrimoine »
in *La tradition rassemblée*. Journée d'études de l'Université de
Fribourg. Académie Presse Fribourg, pp. 233-250.

« Splendeurs et misères » des voyageurs :
***La Vie en chemin de fer* de Pierre Giffard**
et Albert Robida

Myriam Kohnen-Trauffer
Université du Luxembourg/ITEM Équipe Zola de Paris

Comme époque du progrès, le XIX^e siècle symbolise une révolution imposante des conditions de voyage. Que l'on pense aux tableaux de J.M.W. Turner, de Monet et de Manet¹, la gare et les ponts inspirent régulièrement les créateurs impressionnistes soucieux de reproduire cette réalité urbaine en accord avec la météorologie et leur tempérament personnel. Tout en modifiant les mœurs et les paysages, le train introduit aussi un véritable mythe dans la littérature. Comme l'ont montré Marc Baroli et Jacques Noiray², l'image de la machine représente l'obsession du roman réaliste-naturaliste. D'une

1 Cf. J. M. W. Turner, *Rain, Steam and Speed. The Great Western Railway* (1844); Ed. Manet, *Le Chemin de fer* (1872-1873); Cl. Monet, *Le Pont de l'Europe. Gare Saint-Lazare* (1877).

2 Baroli, 1964 : 27 ; Noiray, 1981.

part, Zola, Verne et Verhaeren peignent la « bête humaine³ » en l'associant au danger de la vitesse (Reverseau, 2018). Ils dessinent « les campagnes hallucinées » (Verhaeren, 1893), où filent les roues des locomotives fantastiques. D'autre part, la prose et la poésie mettent en scène le chemin de fer sous les traits d'une « lanterne magique de la nature » (De Kock, 1842 : 188). Bien avant Marcel Proust qui décrit la splendeur du train en relation avec la pensée et la mémoire⁴, les écrivains se montrent sensibles à un « nouvel imaginaire topographique⁵ », qui pose de nombreuses questions dans cet environnement industrialisé. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que le reporter renommé Pierre Giffard évoque ces métamorphoses dans *La Vie en chemin de fer* (1888), avant l'apparition même du vélo et de l'automobile. Illustrée par le caricaturiste Albert Robida⁶, cette œuvre traduit l'irruption de la modernité dans une société ancienne. Dans notre étude, nous nous intéresserons d'abord à la typologie des voyageurs établie par Giffard. Ensuite, nous nous pencherons sur l'itinéraire réel et fictif du touriste dans un compartiment ferroviaire, avant de réfléchir sur les inconvénients de la machine pendant l'industrialisation. Nous nous demanderons en quel sens le journaliste Pierre Giffard propose dans un style humoristique une véritable physiologie des personnages

3 Expression empruntée au dix-septième volume des *Rougon-Macquart* d'É. Zola, à savoir *La Bête humaine* (1890).

4 Rey, 2006. « Magie et profanation du train chez Marcel Proust », *Fenilles de rail : les littératures du chemin de fer*, pp. 197-205. Cf. aussi *À la Recherche du temps perdu*, Proust, 2011. *Du côté de chez Swann*, I^{ère} partie, t. I, p. 9 et *L'ombre des jeunes filles en fleurs*, II^e partie, t. I, pp. 654-655.

5 Hamon, 2006. « Figures de lignes », *Fenilles de rail*, éd.cit., p. 149.

6 Cf. Lacaze, 2019. « Le Transport par tubes hier et demain », *Le Téléphonoscope*, n° 26, pp. 3-8 ; Laurent, 2019. « Robida et les chemins de fer », *Le Téléphonoscope*, n° 26, pp. 19-26 ; Thiébaud, 2019. « *La Vie en chemin de fer* vue par Robida », *Le Téléphonoscope*, n° 26, pp. 27-29.

inspirés de la réalité. Comment offre-t-il au lecteur une caricature d'un espace cosmopolite ambivalent?

Typologie des voyageurs

Au XIX^e siècle, les *Physiologies* des années 1830/1840 représentent un genre à part. Reproduisant sous un angle humoristique, parodique et caricatural les traits de la société, ces textes confrontent le lecteur aux travers de la collectivité. Comme étude de mœurs, la physiologie consiste à sélectionner diverses catégories humaines pour en faire des types : on y trouve par exemple le notaire, le bourgeois, la mendicante, la lorette, le jeune néophyte et bien d'autres encore. Par ailleurs, l'auteur de ces écrits brefs essaie très souvent de relier les personnages à des lieux spécifiques, tels que le café, la rue, le théâtre ou le commerce. Si les premières physiologies remontent aux modèles des traités de vulgarisation scientifique (*Physiologie du goût* de Brillat-Savarin en 1825), Balzac introduit la vogue du genre avec sa *Physiologie du mariage* publiée en 1829. Comme l'affirme Valérie Siénon, ces textes « offrent une forme alternative d'expression de l'opinion publique dans une société réprimée par la censure⁷ ». Avec *Paris ou le Livre des Cent-et-Un* (1831-1834) et les *Français peints par eux-mêmes* (1839-1842), nous entrons vraiment dans une ère nouvelle qui s'inspire des encyclopédies et des physiognomonies de Gaspard Lavater; on y découvre aussi le reflet de la théorie des tempéraments ou encore des recherches médicales effectuées par Cabanis et Bichat. Le genre interpelle le lecteur par sa diversité et sa liberté d'expression, ce dont Pierre Giffard et Albert Robida se souviendront :

7 Siénon, 2002. Article « Physiologie », *Le Dictionnaire du littéraire*, pp. 572-573.

Chaque siècle [...] chaque année, a ses mœurs et ses caractères qui lui sont propres; l'humanité arrange toutes les vingt-quatre heures ses ridicules et ses vices, tout comme une grande coquette arrange et dispose ses volants, ses bijoux et ses dentelles. (Janin, 1876-1878 : V)

La constance des travers et des ridicules de l'humanité encourage les auteurs à rendre compte de l'universalité du phénomène, en insistant sur la variété de la forme. Le principe de classification des espèces offre à l'écrivain la possibilité de distraire le public, tout en l'invitant à réfléchir sur les caractères contemporains. En publiant avec Robida *La Vie en chemin de fer*, le futur reporter sportif Pierre Giffard propose au lecteur des tableaux amusants de la seconde moitié du XIX^e siècle. En constatant que « depuis vingt ans tout le monde voyage sur les rails » (Giffard, 1888 : V), le chroniqueur affirme qu'« il n'y a guère de petite ville où le chemin de fer n'ait étendu ses ramifications » (*ibidem*). Que ce soit pour des raisons professionnelles ou des motifs privés, chacun passe de longues heures dans un compartiment. Voilà pourquoi l'auteur a décidé d'analyser « cette fraction de la vie » (*idem* : VI), pour offrir au lecteur des moments de réflexion pendant ses déplacements.

Dans un premier chapitre, Giffard aborde les préparatifs précédant le départ, en présentant une véritable typologie des touristes. Il y distingue par exemple « le monsieur essoufflé », « la dame aux paquets », « le monsieur qui se dispute avec les cochers », « la dame pressée », « le monsieur qui a toujours le temps », « la bibliothécaire » ou encore « le monsieur qui cause au guichet ». Les « bruits de la gare » (*idem* : 14) retiennent en particulier son attention, puisqu'ils font entendre une véritable « symphonie de cris, d'appels, de sifflements et de sonneries qui emplit les oreilles sans les blesser » (*idem* : 15-16). Comme chez Claude Monet et Édouard Manet, Saint-Lazare devient le théâtre cacophonique et pittoresque de

nombreuses sensations auditives, visuelles et olfactives. À titre d'exemple, prenons le passage suivant :

UN CAMELOT. Demandez *la Sociale*, journal des vrais purs, dernières nouvelles de la Chambre! cinq centimes!

UN AUTRE CAMELOT. – La chaîne et la montre en or, trois sous!

UN COCHER. – Y a donc pas de facteurs, ici?

UN FACTEUR. – Pour porter où ça, madame?

UNE JEUNE FILLE. – Papa! M. Charles qui vient nous dire au revoir.

UN EMPLOYÉ. – Fermons Cherbourg!

UN MIOCHE. – Aï! Aï! Aï!

LA BIBLIOTHÉCAIRE. – Monsieur, votre monnaie!

UNE FORTE FEMME. – Victor, tu as le sac?

UN PAYSAN. – Ous qu'est le train?

UN MILITAIRE. – À quelle heure pour Lisieux, s'il vous plaît?

UN MONSIEUR. – J 'ai les billets J'ai les billets! dépêchez-vous donc!

UNE DAME (très bien). – Ah et mon parapluie! Je l'ai laissé chez le pâtissier!

UNE AUTRE DAME (pas bien du tout). – Venez-vous chez moi, joli garçon?

UN TIMBRE ÉLECTRIQUE. – Brrrrrrrrrrrr! (*idem* : 15)

La polyphonie de cette situation transcrit l'animation d'une scène en gare. Giffard choisit divers types de voyageurs issus de classes sociales et de catégories d'âges différentes. L'absence de réponse à toutes ces questions et exclamations souligne le dialogue de sourds entre ces passagers plongés dans leurs propres existences. L'extrait reflète également l'égoïsme de ceux qui restent préoccupés par leur trajet et demeurent indifférents à leur entourage. Le ton humoristique du journaliste met ainsi en évidence le ridicule des touristes. La même idée revient quelques lignes plus loin.

Au chapitre deux du recueil, Giffard décrit en effet l'insociabilité de l'homme. Comme Maupassant, il s'attache aux « tranches de vie difficiles⁸ » qui règlent les moments passés dans un espace restreint. Dans cet extrait, on retrouve un préjugé assez fréquent de l'époque, à savoir l'antithèse entre le Français et l'Anglais. Si le premier se montre accueillant et discipliné dans les salons ou sur un bateau en vapeur, il devient grossier dans un compartiment :

Assurément, dans tous les pays du monde, le voyageur cherche à s'assurer une bonne place dans le compartiment qu'il s'est choisi. Mais il n'y a guère qu'en France où la préoccupation dominante du voyageur soit d'être seul dans ce compartiment. Un Français qui arrive sur le quai du départ ne songe absolument qu'à cela. Pour lui, la solitude est un bienfait des dieux [...]. Le Français muni d'un billet de première classe est un voluptueux et un naïf. C'est un voluptueux parce qu'il aspire au bonheur d'être seul dans un compartiment de huit places, de s'y promener, de s'y étendre, de s'y allonger, de s'y rabougir, d'y fumer, d'y ronfler. Dans un espace clos et couvert où huit personnes pourraient être mal assises, il espère, lui, être seul et circuler. Et c'est de cet espoir souvent déçu que vient la mauvaise humeur du Français en chemin de fer. (*idem* : 19-20)

La satire qui vise ici les Français présente le pays sous un angle défavorable. En effet, la métaphore du cadeau des dieux apparaît comme une hyperbole accentuant le ridicule, d'autant plus que l'égoïsme caractérise les voyageurs qui recherchent le bonheur individuel au détriment des autres passagers internationaux. L'énumération des verbes en cascade (de « s'y promener, de s'y étendre, de s'y allonger, de s'y rabougir, d'y fumer, d'y ronfler ») soulignée par l'asyndète montre par ailleurs le comique de la situation. La conséquence

8 Meldolesi, 2010 : 88-100.

de ce comportement du Français en est la mauvaise humeur. S'imaginant pouvoir prendre seul l'express de Nancy ou de Bordeaux, ce touriste finit par se décourager, contrairement à ce qui se passe en Allemagne, « pays de schlague et de service militaire » (*idem* : 21-22). Chez les voisins, le voyageur doit plutôt « obéir au conducteur de train qui le case où il veut » (*idem* : 22).

Enfin, la physiologie de ces explorateurs permet à Giffard de critiquer le manque de communication entre les nations. En décrivant les « obstructionnistes » (*idem* : 30), qui tentent de voiler la lumière du compartiment ou la dame qui essaie de faire crier son bébé, le journaliste choisit des situations clés de l'existence quotidienne. D'un côté, ces passages sur les « voyageurs dévoyés⁹ » prêtent à rire, de l'autre ils amènent la réflexion du lecteur sur le fonctionnement de la vie en société. Celui qui ôte ses bottes pour chausser ses pantoufles s'avère aussi coupable que celle qui verse consciemment de l'éther pour détériorer l'atmosphère intérieure. Les supercheries de ces personnes ne provoquent pas seulement des retards, mais elles témoignent surtout de la méchanceté humaine. Le comportement des fumeurs nous en fournit un bel exemple. Giffard nous offre ici un portrait humoristique valorisant, afin de mieux dégager les désagréments de ce type. Ce « brave monsieur », qui marche le long du train avec « sa couverture de voyage à la main », souhaite uniquement « fumer sa pipe » en contemplant la nature environnante (*idem* : 58). « Rêvant à ses affaires » (*idem* : 58), il ne dérange personne dans sa solitude. Contrairement à ceux qui aiment exclure autrui, celui-ci « fait acte de loyalisme » (*idem* : 59) en partageant avec plaisir les nuages épais de fumée avec d'autres compagnons de route. Or, selon Giffard et Robida, cette situation accroît néanmoins le déséquilibre entre les compartiments fumeurs et non-fumeurs. Craignant que les Compagnies françaises

9 Gourdet, « Voyageurs dévoyés », *Feuilles de rail*, éd.cit., pp. 119-128.

adoptent un jour le plan de réserver une majorité d'espaces aux fumeurs, le journaliste met en garde le lecteur contre une telle « folie pure » (*idem* : 60) qui enlèverait toute commodité au train. Contrairement à ce qui se passe en Angleterre et en Allemagne, l'auteur est fier d'affirmer que son « tempérament national » (*ibidem*) reflète moins le goût du tabac. Il refuse de transformer les wagons « en tabagies, où les formes diverses des pipes le disputeraient à la grosseur des cigares » (*ibidem*). Ce choix garantit plus de sociabilité en train et symbolise de nouveau une certaine marque de politesse des messieurs fumeurs à l'égard des dames. Aux yeux de Giffard, la modification des mœurs du pays français impose par conséquent une réévaluation de la vie dans un compartiment.

Compartiment intérieur et paysage extérieur

Si *La Vie en chemin de fer* insiste régulièrement sur les désagréments éventuels causés par des compagnons de voyage, ces textes mettent aussi en scène une atmosphère apaisante et euphorique. Comme dans l'œuvre de Hugo et de Proust¹⁰, le compartiment symbolise ici un espace intérieur propice à la rêverie et à l'observation du dehors. La fenêtre ne représente pas seulement une ouverture sur les rails et les contrées urbaines ou rurales. Elle offre aussi un moyen d'oublier la réalité, tant en été qu'en hiver :

Bervé par le mouvement du train, sur les ressorts bien suspendus d'un bon wagon, vous filez à toute vitesse à travers les paysages ensoleillés et verdoyants. Votre œil perçoit successivement les bois, les rivières, les pâtres, les vaches et les moutons. Les villages et les villes, les prés et les vallées, tout cela défile sous vos yeux avec une rapidité fantastique. Un grondement rythmé, des coups méthodiques

¹⁰ Chamarat, « Les débuts du train romantique », *Feuilles de rail*, éd.cit., p. 57.

forment alors dans votre oreille, avec *le gazouillement des oiseaux, une sorte de musique, très bizarre et, très spéciale, maintes fois entendue, qui aide votre esprit à quitter la terre et à s'isoler dans les pays bleus du rêve. Comme il fait grand soleil, que le ciel est azuré et que l'été bat son plein, vous ne songez qu'à de jolies choses. [...] C'est un galop philosophique pris à travers l'espace par la folle du logis. Que de charmantes méditations j'ai savourées ainsi [...]. Il me semblait que les panaches de vapeur blanche échappés de la locomotive sortaient des naseaux d'un hippogriffe et que je filais dans l'espace, rapide comme l'étoile, entraîné par la force de quelque comète.* (*idem* : 98)

Dans ces passages, le déplacement s'associe au bruit de la machine, pour créer un cadre onirique qui provoque « une jouissance infinie » (*idem* : 96). Le champ lexical du mouvement ferroviaire associé au bruit environnant insiste sur l'accélération de la machine au siècle de l'industrialisation. D'une part, le caractère extraordinaire du cadre se lit dans la vitesse de l'engin « fantastique » qui galope à travers les plaines à la manière d'un « hippogriffe ». Cet animal imaginaire mi-cheval mi-aigle introduit une dimension symbolique dans cette description, afin de mettre en évidence la course incontrôlable de la locomotive. Nous avons affaire à une allégorie qui exprime les pulsions d'un instrument aussi animé qu'une étoile. D'autre part, le décor invite à la méditation. Le pépiement des oiseaux, la référence à la musique, la métaphore des « pays bleus du rêve » de même que la mention de la rosée matinale amènent le lecteur à s'imaginer les bienfaits du voyage en train. La vie en chemin de fer devient un moment extatique, où l'on peut se reposer sans regretter les diligences du passé. Il en va tout autrement en hiver, où l'itinéraire réel et fictif engendre plutôt la mélancolie.

En effet, « quand le temps est gris » et que « toutes les cheminées de Paris fument » (*idem* : 99), la tristesse du brouillard prend possession du voyageur. La neige qui s'étend autour de l'homme annonce alors la langueur d'une période

froide. La voiture quant à elle suscite des rêveries diverses, qui plongent carrément le touriste dans les régions de la Russie profonde :

La machine qui vous traîne semble glisser à travers les steppes de la Sibérie. Si vous mettez le nez à la portière, vous apercevez derrière le train ces deux voies d'acier, ces quatre rails qui s'alignent, noirs sur le tapis blanc, comme de monstrueuses pattes d'araignée. Votre glace est vite refermée, vous vous enfoncez dans un coin et vous rêvez à de sombres choses, aux pauvres gens qui ont froid et faim, aux pauvres hères qui travaillent à la dure, à ceux qui parcourent à pied cette voie ferrée, où vous êtes si rapidement entraîné, pour avoir droit à un petit salaire sur la fin de la journée, à ces cantonniers, à ces aiguilleurs, qui vous mettent dans le droit chemin, qui préservent nuit et jour votre vie et celle de vos semblables moyennant 125 francs par mois. (*idem* : 99-100)

Ce passage n'annonce pas seulement les pages célèbres dans *La Prose du Transsibérien* (1913) de Blaise Cendrars. La métaphore de l'araignée nous fait plutôt entrer dans un univers macabre où la fenêtre ne ressemble plus à une ouverture. La glace de la vitre métamorphose le cadre en un espace froid, sombre et funeste. À l'époque de l'industrialisation, le compartiment hivernal évoque par ailleurs un privilège des classes aisées par rapport aux démunis et aux employés des chemins de fer. Dans ce contexte qui met en branle le travail de la mémoire proustienne, la « symphonie des signaux » apparaît comme une mince consolation en raison des « feux multicolores » qui frappent l'œil du voyageur curieux (Giffard, 1888 : 103). Après le parcours en train, l'arrivée nocturne en gare de Tours ou de Mâcon devient « un théâtre obscur où des feux follets dansent une ronde » (*idem* : 104). Finalement, la vie en compartiment représente un véritable spectacle qui active tous les sens de l'homme. « La grosse bête » (*idem* : 127 et 138) ne symbolise pas seulement le progrès industriel

et la croyance en l'avenir. La modernité du siècle comporte également des inconvénients.

Les dangers du chemin de fer

La Vie en chemin de fer représente un plaidoyer au nom du progrès, tout en mettant en évidence les périls liés à l'invention du train. Celui-ci pose plusieurs ennuis : celui de la communication, celui des préjugés et celui de la violence.

Tout d'abord, l'auteur décrit de manière humoristique les complications qui naissent de l'absence d'échange entre les voyageurs. Dans ce contexte, la fenêtre joue un rôle important. Si cette issue symbolise certes un certain gain de liberté et invite à la rêverie, elle provoque également des scènes de jalousie. Aux yeux de Giffard, la vitre pose « un problème perpétuel dont la solution n'a jamais été fournie juridiquement » (*idem* : 92-93). Personne ne sait qui est chargé de l'ouvrir ou qui peut la fermer selon les saisons. Cependant, quelques passagers hardis s'approprient le droit de gouverner sur leur territoire :

Parce que vous avez un coin et que vous commandez la portière, il ne s'ensuit pas que cette portière soit uniquement à vous, que vous ayez le droit de faire entrer l'air trop froid ou de conserver l'air trop chaud à votre seule fantaisie. Les deux fenêtres opposées d'un compartiment sont à l'ensemble des voyageurs. Il ne faut les ouvrir ou les fermer que du consentement oral ou tacite des autres personnes présentes, et le monsieur qui vient vous fermer la glace sous le nez quand vous la tenez ouverte, parce que votre tempérament se plaît aux froidures, vous donne une leçon de politesse que vous auriez pu vous éviter. (*ibidem*)

Le journaliste insiste ici sur la nécessité de collaborer en tant que voyageurs. Il met en évidence la solidarité requise à l'intérieur des espaces publics. En effet, la courtoisie manque

parfois à certains touristes, ce qui augmente les préjugés à l'égard de leur nationalité. À titre d'exemple, Giffard présente à ses lecteurs des portraits caricaturaux d'individus pénibles à éviter absolument, à savoir le monsieur qui préfère l'Angleterre dans toutes les situations et l'Anglaise agaçante. Le premier type illustre les opinions préconçues qui circulent à propos des habitants d'outre-Manche :

À propos de bottes, il vous raconte son histoire et le voyage qu'il a fait à Londres, il y a dix ans. Tout est bien mieux en Angleterre ! En Angleterre, les chemins de fer sont des bijoux, tandis qu'en France ce n'est que de la vieille ferraille. En Angleterre, tous les chefs de gare sont des anges. En France, ce sont des ânes. En Angleterre, les wagons sont bien plus confortables ; il n'y a jamais de retards, il n'y a jamais d'accidents, il n'y a jamais de fausses manœuvres. Enfin, tout ce qu'on fait en Angleterre est bien, et tout ce qu'on fait en France est mal. Si vous déraillez en compagnie de ce voisin-là, soyez sûr qu'il commencera par vous dire, après s'être tâté les côtes, que pareille aventure ne lui serait pas arrivée en Angleterre.
(*idem* : 182)

L'antithèse entre la France et l'Angleterre représente un cliché traditionnel dans la littérature française et les journaux du XIX^e siècle. Giffard a probablement été influencé ici par Robida, dont les dessins dans *La Caricature* soulignent régulièrement les travers britanniques. Comme le dessinateur, le chroniqueur retourne ici la situation, en montrant à quel point les Anglais se passionnent pour leur patrie et soulignent leur supériorité par rapport aux Français. Néanmoins, il dénonce une telle attitude au même titre qu'il critique le comportement de ceux qui lisent dans un compartiment. Si les premiers vous ennuient par leurs discours répétitifs, les seconds vous gênent par leur volonté de vous plonger dans un cadre obscur que vous n'avez pas recherché. La vieille Anglaise a effectué trois fois le tour du monde. Elle a exploré « le Niagara, Jérusalem,

les Pyramides d'Égypte, Pékin » (*idem* : 198) et bien d'autres régions comme l'Acropole, Odessa ou le palais Pitti. Cette femme vous donne l'impression de parcourir le globe entier. Vous croyez la voir partout, « son petit chapeau sur la tête, ses tartans sur le bras, ses tire-bouchons dans les yeux et son face-à-main dans la dextre » (*ibidem*). « Qu'elle s'appelle miss Brown ou miss Dawson, ou mistress Clarke, ou mistress Bright » (*ibidem*), elle s'approprie le compartiment du train comme s'il s'agissait de son « *home* » (*idem* : 200). L'espace restreint devient son domaine personnel :

Elle couvre les coussins de valises et de sacs. Elle en emplit les filets. Ses provisions sont considérables, gênantes et puantes. Pour comble de malheur, elle s'allonge sur la banquette, en dépliant une foule de couvertures, de draps, d'oreillers en caoutchouc dans lesquels elle introduit l'air en soufflant très fort. On dirait une fille des Highlands qui s'essaie à jouer du *pibroch*. Elle est surtout assommante, parce qu'elle vous accable de questions, sur le train, sur les stations, sur les monuments, sur l'histoire. Elle vous remercie, du reste, par des « *I thank you* » nombreux. Mais cela ne suffit pas à compenser le mal qu'elle vous donne. Profil anguleux, tête de brebis curieuse. (*ibidem*)

Ce portrait amusant ridiculise les vieilles dames obsédées par leurs multiples trajets. En les présentant d'un point de vue très péjoratif qui insiste sur la physionomie, le caractère et le comportement du personnage, Giffard provoque le rire du lecteur, tout en l'avertissant des inconvénients de tels voyageurs. La mention de la cornemuse et le recours au vocabulaire anglais marquent encore davantage le mal qu'une Anglaise peut causer à un touriste en quête de calme et de sérénité.

Enfin, le dernier problème rencontré en chemin de fer naît du défilé des gens qui ressemblent à une « armée remuante » (*idem* : 291). Après avoir souligné les singularités

des types, le journaliste estime qu'il est temps de dévoiler au lecteur la criminalité et surtout la violence liée à l'invention de la locomotive. Si l'agressivité provient des petits incidents comme les attaques de pickpockets, ces voleurs à la tire ne représentent qu'une infime partie de *l'iceberg* (*idem* : 309). Bien avant la Deuxième Guerre mondiale, Giffard affirme déjà que le gare incarne un lieu stratégique servant à imposer la supériorité d'un peuple. Certes, le train a pu améliorer les conditions de vie des touristes. Mais ces mutations n'empêchent pas que l'Allemagne exploite la machine dans un but militaire. Bien qu'il admire les progrès du transport public, l'auteur y sent le danger de certaines croyances erronées. Il estime que la démocratisation des trajets a supprimé la spécificité des itinéraires, à tel point que le plaisir du déplacement risque de disparaître au profit des intérêts politiques et des affaires économiques.

D'une manière générale, *La Vie en chemin de fer* présente une œuvre intéressante à plusieurs niveaux. D'un côté, elle met en évidence le pouvoir de l'image de Robida, qui illustre bien les travers des voyageurs sous un angle caricatural. De l'autre, le futur reporter sportif Giffard offre aux lecteurs des moments de distraction et des instants de réflexion. Ses conseils à la fois humoristiques et sérieux sur les expériences dans un compartiment permettent aux passagers d'éviter des ennuis. En même temps, ils servent d'avertissement. Giffard reconnaît les désavantages du train, tout en faisant l'éloge général des progrès de l'avenir. En analysant « l'éternelle image de la France » (Duteurtre, 2006 : 22). qui défile devant les yeux du voyageur, il rêve d'une société moderne où les transformations garantiraient une meilleure solidarité entre l'individu et la collectivité.

Références bibliographiques

ANTOINE, Laurent. Novembre 2019. « Robida et les chemins de fer », *Le Téléphonoscope*, n° 26, pp. 19-26.

ARON, Paul, SAINT-JACQUES, Denis, VIALA, Alain. 2002. *Le Dictionnaire du littéraire*, Paris, PUF.

BAROLI, Marc. 1964. *Le Train dans la Littérature française*, Paris, Éd. N.M.

BARTHES, Roland. 2005. *L'Empire des signes*, Paris, Éditions du Seuil.

BERHAULT, Coralie. Avril 2007. *Des Rails. La Revue de l'imaginaire ferroviaire*, n° 2, p. 12.

BERTRAND, Claudine. Avril 2009. « Attente... Attente », *Des Rails. La Revue de l'imaginaire ferroviaire*, n° 7, p. 10.

DE KOCK, Paul. 1842. « Les chemins de fer », *La Grande Ville*, Paris, Au Bureau central des publications nouvelles, t. I.

DUTEURTRE, Benoît. 2006. *Chemins de fer*, Paris, Fayard.

GASTINEAU, Benjamin. 1861. *La Vie en chemin de fer*, Paris, Dentu.

GIFFARD, Pierre. 1888. *La Vie en chemin de fer*, illustrations d'Albert ROBIDA, Paris, La Librairie illustrée.

JANIN, Jules. 1876-1878. *Les Français peints par eux-mêmes* Paris, Philippart, t. I.

JANOVIN-BENANTI, Serge. 2017. *Les Trains du crime. 13 affaires criminelles ferroviaires*, Leipzig, 3 Éditions.

LACAZE, Dominique. Novembre 2019. « Le Transport par tubes hier et demain », *Le Téléphonoscope*, n° 26, pp. 3-8.

LEROY, Claude et CHAMARAT, Gabrielle. 2006. *Feuilles de rail : les littératures du chemin de fer*, Paris, Paris-Méditerranée.

MAUPASSANT, Guy de. 1992. « En wagon » (1885), *Monsieur Parent, Contes et Nouvelles*, éd. Louis Forestier, Paris, Gallimard, Bibliothèque de La Pléiade, t. II.

MELDOLESI, Tommaso. 2010. *Sur les rails. La Littérature de voyage de la réalité aux profondeurs de l'âme*, Paris, L'Harmattan, coll. « Espaces littéraires ».

MOUREAU, François et POLINO, Marie-Noëlle. 1998. *Écriture du chemin de fer*, Paris, Klincksieck.

NOIRAY, Jacques. 1981. *Le Romancier et la machine. L'image de la machine dans le roman français (1850 - 1900)*, Paris, J. Corti, 2 vol.

PROUST, Marcel. 2011. *Coffret Marcel Proust*, Paris, Omnibus.

REVERSEAU, Anne. 2018. *Sur les rails. De Victor Hugo à Jacques Roubaud*, Bruxelles, Les Impressions Nouvelles.

ROBIDA, Albert. 1892. *La Vie électrique. Le vingtième siècle*, Paris, La Vie illustrée.

THIÉBAUT, Michel. Novembre 2019. « *La Vie en chemin de fer vue par Robida* », *Le Téléphonoscope*, n° 26, pp. 27-29.

VERHAEREN, Émile. 1893. *Les Campagnes hallucinées*, Bruxelles, Edmond Deman.

ZOLA, Émile. 1978. *La Bête humaine* (1890), *Les Rougon-Macquart*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, t. IV.

Le train décolonial de Katiopa dans *Rouge impératrice* de Léonora Miano

Myriam Mallart Brussosa

Universitat de Barcelona/GRC Creació i pensament de les
dones (2021 SGR 01097)

Dans *Rouge impératrice*, Léonora Miano imagine pour son premier roman d'anticipation le devenir de l'Afrique en l'an 2124; une Afrique unifiée, rebaptisée Katiopa. La découverte de ce Continent se tisse autour de l'histoire d'amour entre Boya, jeune universitaire spécialisée dans les pratiques sociales marginales, et Ilunga, le Mokonzi – soit l'homme à la tête de Katiopa. C'est donc dans les entrailles du Gouvernement et des enjeux politiques de ce nouvel État que le récit mène son lecteur, alors qu'il lui narre l'histoire d'une femme qui prend le train et d'un homme qui voyage en voiture officielle, quand il ne le fait pas de façon plus surprenante. Au fil de plus de 600 pages, nous découvrons un territoire non conforme aux contours actuels du continent africain parce que certains pays ont refusé d'intégrer la

nouvelle nation¹ et que le littoral atlantique s'est vu englouti par les eaux océaniques, après des décennies d'abandon des divers gouvernements post-coloniaux. Cette Afrique du futur, transformée en sa forme, mais aussi en son fond, est devenue le centre du monde, comme elle l'est de la narration, depuis, entre-autres, une attaque nucléaire lancée par la Corée du Nord contre les États-Unis.

Dans cette utopie afrofuturiste – adjectif sur lequel nous reviendrons – quels moyens de transport l'autrice a-t-elle privilégiés pour relier entre elles les neuf régions qui configurent Katiopa ? Comment ce roman s'insère-t-il dans la réflexion sur le futur de l'Afrique qui depuis quelques années fait l'objet de nombreux essais, comme ceux de Felwine Sarr et d'Achille Mbembe ? De quelle utopie Katiopa est-elle le nom ? Nous verrons que si l'afrofuturisme, inventé aux États-Unis au xx^e siècle, imagine un monde des plus high-tech, où les voies ferrées sont souvent tombées aux oubliettes, c'est le train qui s'impose dans le nouveau Continent de Miano. Qu'il soit de ville ou à grande vitesse, cet engin issu d'une modernité dont se méfie Katiopa, s'érige en figure d'une mobilité respectueuse de l'environnement, mais aussi en symbole d'une unité territoriale et spirituelle encore en voie d'élaboration. Dans le Continent, la rationalité écologique usant de la technologie avec modération, voire méfiance, cohabite avec un retour aux croyances des aïeux et à la relation avec la Terre Mère. Mais à travers les voies ferrées du Continent se révèlent aussi les failles du système : les différences existent entre les habitants et mettent à l'épreuve les notions de liberté et d'égalité. « L'élan utopique » du roman (Alix, 2022) s'essouffle et présente les risques de dégénérer en dystopie.

1 Comme ceux du Maghreb et l'Éthiopie

Baburi et Mobembo, sont les noms donnés respectivement au train de ville et au train à grande vitesse qui sillonnent Katiopa. Si le premier relie les quartiers dans quelques grandes métropoles comme Mbanza, la capitale ou kienta ; le second permet de rattacher les côtes à l'intérieur du pays. Modernes et confortables, ces machines ferroviaires redessinent les liens entre les hommes du Continent, en abolissant les frontières héritées du colonialisme, des frontières « taillées à même la peau » des aïeux Katiopiens (Miano, 2019 : 613). Devenues les nouvelles veines de la nation, les voies ferrées se distinguent de l'architecture ferroviaire en mosaïque mise en place aux tournants des indépendances.

En effet, véritable « transposition des nationalismes européens », le territoire africain fut doté d'infrastructures ferroviaires configurées au gré du partage de ses terres, dans « un manque général de cohérence » (Pourtier, 2007 : 190-191). La dizaine de systèmes ferroviaires différents qui existent actuellement (si l'on tient compte des écartements, des normes de roulement, d'attelage, de freinage) est le symbole d'un véritable raté, fruit d'une logique d'exploitation des ressources. Dans ce système, les trains ne furent pas conçus au bénéfice des habitants de l'Afrique mais pour les piller de leurs richesses (Baffi, 2014 : 339-340). Aménagés uniquement pour des motifs économiques, les moyens de transport permirent aux « bêtes voraces de Pongo² [...] d'envahir puis de décimer les autres », comme le narrateur du roman le souligne (Miano, 2019 : 164). Le continent africain, face au défectueux et laconique système ferroviaire, s'est alors tourné vers les véhicules à roues de toutes sortes : motos, voitures ou autocars.

Dans le Katiopa de *Rouge impératrice*, le temps des autocars est presque révolu, les modes de déplacements ont changé,

2 Le nom de Pongo est utilisé dans *Rouge impératrice* pour désigner l'Europe.

de nouvelles artères ont été créées. L'Alliance, gouvernement en place depuis 5 ans, jouit d'un territoire large et divers, que le train à grande vitesse est le principal moyen de transport à unir. L'hétérogénéité des systèmes ferroviaires de l'époque (post)-coloniale a été remplacée par à un réseau unique et cohérent. Le Mobembo a ainsi pris le dessus sur l'avion plus polluant et plus onéreux « en raison des taxes appliquées à ce mode de locomotion » (*idem* : 141). État jeune et encore fragile, le Katiopa unifié par l'Alliance fait le rêve pragmatique d'assumer les différences et de forger une conscience nouvelle d'où l'adoption d'une nouvelle appellation pour désigner le sol ancestral que Miano a choisie entre différents noms « redécouverts, revisités ou inventés » (Miano, 2017 : 105)

Les voies ferrées s'érigent en symbole de cette unité, puisqu'elles permettent d'unir la terre à l'océan, les régions entre elles, les grandes villes aux campagnes et surtout les Katiopiens entre eux. Grâce aux trains, les habitants voyagent en emportant leurs mots et en les partageant. En effet, dans ce nouveau monde, les langues coloniales ont disparu au profit des différentes langues régionales : transportées de bouche en bouche, on les retrouve sur tout le territoire et colorent de leur présence le texte de *Rouge impératrice*. Le roman de Miano regorge de mots « issus de langues africaines diverses » dont le glossaire en fin de volume ne donne qu'un aperçu (Miano, 2019 : 639). Ainsi, le train à grande vitesse est-il nommé Mobembo, qui en kingala signifie voyage, tandis que le métro est désigné Baburi, soit train en amharique. Ceci, toutefois, l'autrice ne le révèle pas. Le sens de nombreux mots est laissé sous silence et résonnent pour les non-initiés dans leur altérité ou plutôt dans leur musicalité. Ils montrent surtout la possibilité d'un monde où les mots provenant de toutes les langues du Continent peuvent cohabiter et participent à l'oubli des anciennes frontières, au rythme du Mobembo. Ce rêve, Miano l'avait déjà évoqué dans son essai *L'Impératif transgressif* lorsqu'elle y aborde l'épineuse question

du choix de la langue d'écriture des romanciers subsahariens et énonce la possibilité d'une littérature décomplexée où les langues se mêleraient les unes aux autres (Miano, 2016 : 52). Cette « afrophonie » ne se cantonne pas au monde littéraire, elle l'imagine comme un impératif de reconnaissance des « langues subsahariennes et afrodescendantes, sans conférer à aucune un statut hégémonique » et qui valoriserait « les langues organiques des peuples dont elle émane, leurs spiritualités, leurs sensibilités au monde » (*idem* : 100). L'univers inventé dans *Rouge impératrice* reprend en partie l'ambition de cette afrophonie que le train – médiateur linguistique – favorise.

Mais, c'est aussi au rythme du Baburi que les langues de la nation se rencontrent et s'entremêlent. Dans la kitenta – la capitale –, les paroles ont appris à vivre côte à côte, sans distinction d'origine, puisque grâce à un « sévère protectionnisme continental », les métropoles du pays peuvent se vanter d'un brassage culturel (Miano, 2019 : 282).

Ainsi, Ilunga, le Mokonzi – soit dirigeant en kingala – qui pendant des escapades incognito aime à observer « la foule bigarrée » de Mbanza, – « cette métropole devenue la vitrine de l'État » –, se délecte-t-il en écoutant dans le Baburi « la langue urbaine qu'avaient inventée les jeunes en mêlant plusieurs des idiomes principaux du Katiopa unifié » (*idem* : 556). Loin de la novlangue, imaginée par Orwell pour son *1984*, cette nouvelle langue est le fruit d'un brassage né de la spontanéité de la jeunesse de Katiopa. On voit à quel point les moyens de transports participent à la création d'un idéal – celui de l'Alliance et – peut-être de l'autrice.

Anthony Mangeon dans *L'Afrique au futur*, relève la difficulté à laquelle se confronte ce gouvernement au moment de bâtir une unité fondée sur la multiculturalité. Or, précise-t-il, ce rêve unitaire n'a d'autre choix pour devenir réalité que de s'édifier sur un lien amoureux, « charnel » avec la Terre Mère, autre nom donné au Continent dans le récit (2022 : 168). Précisément, les voyages en train permettent

aux Katiopiens de découvrir les beautés de leur pays afin de mieux s'y enraciner. Ainsi, lorsque Boya, la Rouge impératrice, se rend à l'intérieur du Continent, se réjouit-elle d'observer « ce tronçon de forêt équatoriale où la végétation semblait prête à dévorer l'engin » (Miano, 2019 : 140). Kabongo, lui, s'amuse des curieux détours qu'emprunte la ligne unissant la kitenta au sud du continent, parce que « certaines localités en avaient refusé le passage afin de préserver leur faune et leur flore » (*idem* : 277). Ces deux voyages en train qui évoquent au lecteur les paysages du pays, révèlent aussi le respect de l'Alliance pour la Terre Mère. Le Katiopa unifié est le résultat d'un siècle de politique écologique qui a permis à la nature de reprendre ses droits. Les singes se promènent aussi bien dans la forêt équatoriale que dans les villes, attirés par le retour de la végétation dans l'espace urbain. La Chimurenga initiée un siècle plus tôt, dans ses différentes phases de lutte pour la libération, a mis en place une politique écologique totale :

Il n'y avait plus de véhicules particuliers dans la ville, en dehors de motos électriques que la municipalité louait à prix d'or, de bicyclettes et de voitures réservées à certaines administrations et aux secours : ambulances, pompiers. Un service municipal se chargeait des livraisons utiles aux commerçants, le matin uniquement, et contre le paiement d'une taxe. On avait redécouvert la marche à pied, les transports en commun pour tous. Ils avaient été améliorés, déjà un peu à l'époque de la Fédération Moyindo, dite FM. (*idem* : 62-63)

Même si quelques deux ou quatre roues sont encore permis, il s'agit toujours de véhicules non-polluants selon les critères admis. Dans ce monde où les transports en commun sont une priorité, la « jouissance individuelle » de motos ou voitures est lourdement taxée (*idem* : 279). Les voyages doivent être partagés pour rencontrer ses voisins, mais surtout pour respecter la Terre Mère. Effectivement, les rails

qui se dessinent sur Katiopa ont été construits à l'écoute de celle-ci : « On avait tenté de limiter les violences faites à la nature, la laissant prospérer le long de la voie » (*idem* : 140).

Si le Mobembo tente de ne pas brusquer la nature, le Baburi, lui, ne parcourt pas les entrailles des grandes villes du pays. Il n'est pas ce métro des capitales occidentales ayant perforé la terre. Le Baburi relie les quartiers des villes, en surface, il glisse sur la Terre Mère, il se faufile dans les rues et fait découvrir au voyageur une ville où règne la nature :

Boya s'installa près de la vitre et s'isola mentalement des autres voyageurs [...] Le véhicule s'ébranla, faisant défiler les arbres bordant les rues, les potagers communaux qui remplaçaient çà et là les anciens jardins publics. Il s'agissait encore d'une expérimentation. (*idem* : 59)

La nature de la kitenta est moins sauvage que celle que traverse le Mobembo, elle ne risque pas de dévorer le Baburi qui sert aussi au transport des vivres et des bêtes, dans des créneaux horaires réservés à cet effet. Domestiquée, la nature cohabite avec les habitants de la capitale qui ne regrettent pas « l'ère révolue de l'autonomie automobile » (*idem* : 63). La politique écologique semble se faire harmonieusement : les citoyens de la kitenta ont simplement réappris à « se lever tôt pour arriver où l'on était attendu » (*ibidem*).

A Katiopa en l'an 2124, la technologie ne paraît pas avoir tellement progressé. Télévision, tablettes, liseuses, communicateurs sont quelques-uns des appareils qui accompagnent le quotidien des habitants. Ces objets qui portent en eux « l'empreinte du passé » sont perçus par l'Alliance comme « la tentation d'une modernité séparant l'humain de la nature dont il faisait partie » (*idem* : 204). Une méfiance existe vis-à-vis de cette modernité, comme celle de cette femme qui, longtemps, s'est niée à avoir un communicateur : « À ses yeux, ce type de technologie matérialisait la fêlure

ontologique de ses ascendants, cette force dont ils s'étaient enivrés, ne sachant plus s'arrêter. La croyant à leur service, ils en étaient devenus des esclaves, hâtant leur propre fin. » (*idem* : 349). Tout converge dans le Continent vers la recherche d'un nouvel équilibre, comme le projet d'Igazi – le kalala d'Ilunga, soit le responsable de la sécurité intérieure et Chef d'État-Major, de développer l'usage civil de dirigeables, au faible impact sur l'environnement, afin de compléter les services rendus par le Mobembo (*idem* : 310).

Même si encore en cours de construction, le nouveau système ferroviaire de Katiopa s'attache à corriger les erreurs du passé, dans l'urgence. Ainsi, l'Alliance, s'est-elle efforcée à édifier en trois ans une ligne qui permette de faire l'aller-retour en un jour entre Mbanza, dans l'actuel Angola et Fako, sur la côte-nord du Cameroun : soit un trajet de 2200 kilomètres (*idem* : 299). Une autre ligne de plus de 4000 kilomètres, reliant Mbanza au sud du continent, semble aussi avoir été élaborée à la même période. Si l'on sait que la France dispose actuellement de 2800 kilomètres de voies ferrées pour les trains à grande vitesse, on peut imaginer l'ampleur des travaux entrepris par le gouvernement katiopien et la rapidité du Mobembo, bien supérieure à celle du TGV. Tout est mis en place pour remédier aux carences de l'héritage ferroviaire et pour œuvrer à son oubli. Selon Achille Mbembe, le continent africain « ne se comprend guère hors du paradigme de l'itinérance, de la mobilité et du déplacement » que la colonisation « s'efforça, en son temps, de figer à travers l'institution moderne de la frontière » (Mbembe, 2013 : 227-228). Dans le roman, les voies ferrées inaugurées par ce nouveau monde se profilent comme symbole d'un désir d'effacement des traces de l'emprise (post)-coloniale, même si quelques vestiges anciens, comme une gare routière à deux heures et demie de la kitenta, rappellent aux voyageurs que « la préhistoire n'avait pas été une fiction » (Miano, 2019 : 347). La narration suggère ainsi qu'il y a bien eu une histoire avant celle de Katiopa, celle de

l'Afrique qui, comme le rappelle Miano, est une désignation qui n'est autre qu'une « narration, une histoire multiséculaire dont il convient aujourd'hui de forger le sens afin de la posséder pleinement » (Miano, 2017 : 108), ce que l'autrice entreprend dans sa *Rouge impératrice*, bien qu'elle ait choisi d'en modifier le nom.

L'ultramoderne Mobembo ne se limite pas à relier des terres et des humains : il se fait écriture d'une nouvelle histoire, d'un futur qui se veut fondé sur le lien. Toutefois, sous ses airs d'utopie, le tissage ferré de ce nouveau monde apparaît hanté de cadavres inextricablement liés au voyage. Subtilement, il s'érige comme mirage d'un passé entaché de sang, qu'il s'agisse d'un temps plus lointain et historique ou d'un passé récent et imaginé pour le récit. En effet, l'histoire de la création de l'État que le roman évoque au fil des pages, ne s'est pas faite sans violences ni injustices. De la première Chimurenga à la prise du pouvoir par l'Alliance en 2119, presque un siècle s'est écoulé. On apprend, toutefois, que ce n'est qu'avec le Gouvernement antérieur à celui de l'Alliance, que les travaux de la première ligne de Mobembo furent entrepris au prix de nombreuses vies. En effet, Mukwetu, le président autoritaire de la Fédération Moyindo ou FM, s'était conduit pendant ses années au pouvoir « comme un affamé devant une montagne des plus savoureuses victuailles » et « ses grands travaux, pour la construction de la première ligne du Mobembo notamment, s'étaient réalisés sur des empilements de cadavres » (Miano, 2019 : 381). Les morts du Mobembo de Mukwetu rappellent ceux des chantiers ferroviaires de l'ère coloniale dont André Gide dans *Voyage au Congo* (1927) et Albert Londres dans *Terre d'ébène* (1929), se référant à la ligne Congo-Océan, dénoncèrent la brutalité. Mais, le souvenir funeste de la Maafa – la déportation transatlantique des Subsahariens – s'insinue aussi à travers cet épisode récent de l'histoire du Continent. Celui-ci est l'enfant de sacrifices et de violences, ce à quoi l'Alliance s'efforce de mettre fin

en abolissant les cicatrices frontalières internes, grâce au système ferroviaire et en assainissant l'idée de voyage de ses traumatismes passés.

C'est pourquoi Katiopa a cessé de regarder à l'horizon des mers et préfère resserrer les liens pour connecter entre eux ses habitants, qu'ils soient humains, animaux, végétaux ou minéraux ou qu'il s'agisse des ancêtres. En effet, pour Ilunga :

L'unité ne s'érigerait pas sur les blessures passées, voulant au contraire les transcender. Elle n'était pas une négation des cultures mais leur ouverture les unes aux autres, la matrice d'un monde où les ancêtres des uns connaîtraient ceux des autres. (*idem* : 288)

Dans un monde où la plupart des communautés de la Terre Mère « avaient conservé, dans leurs fiefs, des usages leur permettant de maintenir le lien avec les trépassés » (*idem* : 138), l'Unité du pays se veut aussi bien spirituelle que politique. La construction de lignes ferroviaires naît de ce rêve.

Créé pour faciliter les rencontres entre les différentes cultures du Continent afin qu'elles partagent leur passé, leurs histoires, leur langue, le train a pour vocation de renouer ce que les frontières imposées avaient séparé : les aïeux pouvant enfin faire connaissance. Miano, ne cesse dans son œuvre de revenir sur ce lien spécifique que l'Afrique subsaharienne maintient avec ses ascendants. Pour elle, en effet, « les ancêtres sont des morts qui ne sont pas disparus, puisqu'ils continuent d'interagir avec les vivants et de faire partie de la communauté » (2016 : 32). Il n'est pas surprenant donc que, comme le souligne Mangeon :

L'histoire de Katiopa porte en filigrane un cheminement spirituel et s'apparente à une tentative résurrectionnelle destinée à changer de « karma collectif » et mettre fin à une sorte de faute originelle,

appelée « dette karmique », en renouant le lien rompu avec les ancêtres. (2022 : 152)

La circulation des êtres est plus qu'une simple histoire d'infrastructures : elle se charge de spirituel ou ce que le Conseil – une des structures de l'État composée de maîtres spirituels des neuf grandes régions du pays – préfère nommer « éthique traditionnelle » (Miano, 2019 : 121). La reconnaissance des ancêtres est au centre des préoccupations de ces maîtres qui désirent créer un collège ancestral où les liens des différentes communautés avec leurs aïeux trouveraient leur « expression au niveau continental » (*idem* : 125).

Renouer avec le langage des ancêtres, en récupérant les noms qu'ils avaient attribués aux lieux, comme celui de Katiopa emprunté au Swahili pour désigner la terre des Bantu (l'Afrique noire), s'insère pleinement dans cette entreprise. Néanmoins, si le Mobembo relie des endroits ayant souvent retrouvé leurs appellations précoloniales; le Baburi, lui, permet de se rendre sur des sites dont le nom évoque l'histoire du pays avant l'avènement du nouveau Continent. Les rues, les places, les monuments de Mbanza rendent hommage aux ancêtres glorieux. La ville, en effet, reliée par le train urbain, est un livre d'histoire sans autre chronologie que celle tissée au hasard des trajets des personnages de *Rouge impératrice*. La narration du voyage en Baburi de Boya, après sa première rencontre avec Ilunga, en est un bon exemple. Ce trajet, en effet, commence à un arrêt situé sur la place Ndete Yalla, reine du Waalo, royaume au Nord-Ouest de l'actuel Sénégal. En ce lieu, des fleurs bleues ont été plantées « pour honorer [la] mémoire » de cette héroïne de la résistance lors de la colonisation française au XIX^e siècle (*idem* : 57). Alors que le train circule dans la ville, la narration évoque l'existence des parcs dits de *La mémoire heureuse* qui célèbrent les « ancêtres valeureux depuis l'antiquité jusqu'aux temps de la Première Chimurenga » (*idem* : 61). Même si des statues rappellent « la

lignée des Candaces, ces puissantes reines de Méroé», ce sont surtout les arbres qui sont à l'honneur dans ce parc, puisque :

On y venait aussi pour étreindre un grand arbre [...] qui pouvait être le double végétal d'une personne arrachée aux siens par la Maafa. Ceux qui savaient écouter accédaient à la parole de ces arbres qui détenaient bien plus de connaissances que les livres d'histoire. (*idem* : 60)

C'est justement près des Stèles de la Maafa³ que s'achève le trajet de Boya. Ce monument sur lequel sont gravés les noms des « peuples endeuillés par la Déportation transatlantique » est lui-même agrémenté d'un jardin suspendu d'où descendent des fleurs et des feuilles « frôlant parfois le crâne, la joue, l'épaule » des visiteurs (*idem* : 333). Un bassin évoquant l'océan complète le décor. Dans ses eaux poussent des plantes aquatiques aux vertus épuratrices. La nature, sans cesse invitée à ces célébrations du passé, se mêle aux souvenirs d'ancêtres connus ou anonymes. Elle cohabite avec morts et vivants et reconstruit le lien entre passé et présent. Miano, à l'instar de Glissant, met en scène une « poétique de la Terre et un monde fait de la chair de Tous » (Mbembe, 2014 : 124) qui n'oublie pas son histoire. Ainsi, dans son roman d'anticipation, l'autrice s'éloigne-t-elle de l'Afrofuturisme d'un film comme *Black Panther* qui, comme elle l'explique dans son essai *Afropea. Utopie post-occidentale et post-raciste*, « invente le futur en niant le passé » (2020 : 89). Comme elle le précise encore pour France culture :

Dans afrofuturisme, c'est le terme futuriste qui me dérange. Le futurisme, c'est un courant littéraire européen qui a des codes bien particuliers. Je ne crois pas qu'il suffise de mettre « afro »

3 Mot swahili pour catastrophe, tragédie, popularisé dans les années 1990 par l'anthropologue Marimba Ani pour se référer à l'holocauste africain.

ou autre chose devant pour que la notion perde son identité. Moi je n'ai pas envie d'imaginer que l'Afrique n'a pas été colonisée, qu'elle n'a pas connu les déportations transatlantiques ni les traites transsahariennes. L'Afrique existe précisément sous le nom « Afrique » parce que ces événements ont eu lieu. Je n'ai pas envie de fuir mon histoire, ce qui m'intéresse surtout aujourd'hui, c'est voir ce que je peux en faire. (*France culture, L'afrofuturisme, une esthétique de l'émancipation*)⁴

La distance qu'elle prend avec l'outil décolonial et émancipateur qu'est l'afrofuturisme montre à quel point l'amnésie n'est pas, selon Miano, un bon remède pour la construction de soi, pour la construction d'un État. L'autrice a beau avoir rebaptisé l'Afrique du nom de Katiopa, elle n'en a pas pour autant effacé son passé. Elle se contente simplement d'inventer un monde qui s'efforce de renouer avec ce qu'il fut, sans « ontologies victimaires » (Miano, 2019 : 19). Comme l'affirme Felwine Sarr, « il s'agit surtout de ne plus se poser en victimes de l'Histoire, mais en sujets de sa propre histoire » (2016 : 95).

La nature qui enveloppe les Stèles de la Maafa montre à quel point « la vie [peut] triompher de l'horreur » (Miano, 2019 : 333), sans pour autant qu'il faille oublier cette dernière. Ainsi, les arrêts du Baburi sont-ils les témoins d'un travail de réappropriation de l'histoire. Déjà dans son essai *L'Impératif transgressif*, Miano invitait les auteurs et historiens subsahariens à partir à la conquête de leur histoire, mais leur suggérait d'inventer une nouvelle façon de se raconter. Les itinéraires que suivent les Baburi dans le roman tissent les fondements d'un savoir historique décolonial. Il ne suffit pas à la romancière de rompre la ligne temporaire de l'histoire, au gré des destinations des voyageurs du roman. En effet,

4 « L'afrofuturisme, une esthétique de l'émancipation », France Culture, 6.09.2019 [online], <https://www.radiofrance.fr/franceculture/l-afrofuturisme-une-esthetique-de-l-emanicipation-5644687>

à travers leurs mouvements, le lecteur découvre aussi des lieux célébrant des personnages dont le souvenir entremêle souvent mythe, légende et histoire. La réécriture katiopienne du passé se détache des méthodes et des classifications occidentales. Néanmoins, comme le point du doigt Makonen, un des membres du Conseil, en l'an 2124, la décolonisation du savoir n'est pas encore achevée :

Nous savons que les plaques et autres monuments installés dans nos villes ne sont pas des hommages aux ancêtres selon nos conceptions. Il a fallu les mettre en place parce que nos populations, désormais attachées aux traces, aux empreintes physiques, en avaient besoin. Ces questions d'image, de représentation, me semblent assez futiles. Mais bon, nous avons été colonisés...
(*idem* : 138)

Ces mots du Maître dévoilent à quel point cet État est encore en construction et non un lieu utopique, comme le souligne Florian Alix, puisque, dit-il, dans *Rouge impératrice* « l'accent est mis sur les possibles ouverts par la construction intellectuelle plutôt que sur l'espace de l'utopie en lui-même et sur les règles qui le régissent » (2022 : 270).

Espace utopique en devenir, continent qui cherche à habiter son nom, Katiopa ressemble à son Mobembo, encore en phase d'élaboration, et hésite encore avec les matériaux à utiliser pour le faire. D'ailleurs, des failles se dévoilent dans le système mis en place, à l'image des taxes imposées aux moyens de transport, dont seuls les trains sont exonérés. Celles-ci mettent en lumière que l'Unité du Continent n'est pas sous le signe de l'égalité, puisque seule une élite, « caste nantie » (Miano, 2019 : 278), peut jouir du privilège de certains modes de transport. Si Boya est la reine des trains – avant d'utiliser, à contre cœur, les voitures officielles –, Seshamani, la première épouse d'Ilunga, est celle des avions, des motos et des voitures. Boya a beau avoir hérité le nom d'une reine

étrangère (Boadicée), elle n'appartient pas à l'élite de richesse et de sang, contrairement à l'épouse officielle. Elle habite Vieux pays, un quartier populaire qui comme dans toutes les grandes villes se trouve en marge de la cité. Desservi par le Baburi et unique quartier historique à avoir conservé son nom, Vieux pays était, quelques décennies plus tôt, une « espèce d'outre-monde sur la terre », un « jardin d'avant la chute », que les touristes visitaient « attirés par la perspective d'une expérience spirituelle » (*idem* : 65). En l'an 2124, il abrite encore une communauté d'initiées « gardienne de l'esprit féral qui avait enfanté ce village urbain » (*ibidem*). Même si on se trouve loin du centre et des grandes avenues qui entourent la résidence d'Ilunga, la municipalité désire en améliorer les logements, projetant de les réformer « selon les critères bioclimatiques ». La volonté écologique du gouvernement, sans cesse réaffirmée dans le texte, dévoile ainsi que son labeur est loin d'être achevé.

Si Vieux pays s'érige en garant d'une société ayant échappé dans le passé à une uniformisation territoriale, à une gentrification de son espace ; la métropole qu'habite Seshamani, à l'autre bout du Continent, rappelle plutôt un Cannes, un Saint-Tropez. Ikapa, où l'épouse d'Ilunga se rend en avion, a conservé les stigmates de l'ère coloniale, « destination prisée des flambeurs de Pongo » (*idem* : 281). Dans cette ville où le Baburi ne dessert que le centre, Seshamani vit dans un quartier résidentiel luxueux, loin de son mari. Elle partage sa vie avec une autre femme, ce qui dans le Katiopa unifié est considéré un acte de délinquance sexuelle (*ibidem*). Quoique sur le Continent, la liberté sexuelle soit acceptée, celle-ci se limite aux relations hétéronormées. Certes, Ilunga n'intervient pas sur les choix de sa femme, mais la question de l'ouverture sexuelle n'est pas pour lui une affaire d'état. Ainsi, cet espace du futur se dévoile-t-il comme un monde où les privilèges de classes n'ont pas disparu et où des nombreuses différences existent entre ses habitants qui ne peuvent jouir

pleinement de leur liberté. Mais, ceci ne semble pas être un problème puisque, nous dit le texte, « Les sociétés de Katiopa n'avaient pas souvent promu l'égalité, bien au contraire, et nul ne la réclamait vraiment » (*idem* : 279). Ce monde paraît être une prolongation d'un des nouveaux imaginaires de l'État et de la nation qu'évoque Achille Mbembe dans son essai *Sortir de la grande nuit* dont « le principe de base est la reconnaissance constitutionnelle des identités, des cultures et des traditions distinctes » et qui « nie l'existence d'individus » au profit des communautés. Dans ce contexte, affirme-t-il :

Refonder l'État et la nation consisterait en un art, subtil, d'organiser l'accès [...] de chaque groupe ou communauté aux avantages et privilèges qui découlent de l'appareil étatique. L'accès à ces avantages se ferait grâce à l'affirmation différentielle des identités, cultures et traditions de chaque groupe, et non pas sur la base de l'égalité de tous les êtres humains en tant que citoyens dotés d'une raison pratique (Mbembe, 2013 : 207)

Dans *Rouge impératrice*, de la triade liberté-égalité-fraternité, seule cette dernière se trouve au centre des préoccupations de l'Alliance, même si elle révèle aussi ses faiblesses.

En effet, le système ferroviaire de Katiopa permet de rejoindre des terres occupées par des communautés qui vivent en marge de l'Unité : les Sinistrés et les Gens de Benkos, deux communautés considérées comme une menace par le gouvernement, car « Le Katiopa unifié n'était pas seulement un territoire, il était une vision, trop fragile encore pour se laisser perturber » (Miano, 2019 : 94). Les Gens de Benkos, perçus comme des asociaux, le sont en moindre mesure. Matuta, leur territoire, est une sorte d'oasis, « parenthèse à la fois archaïque et avant-gardiste » (*idem* : 143) qui, narrativement, rappelle les Troglodytes des *Lettres persanes*. Pacifistes convaincus, ils ont entrepris de vivre en harmonie constante avec la nature. C'est pourquoi, ils ont tenté, sans

succès, « d'empêcher la construction du chemin de fer » (*ibidem*). Ce refus, bien que lié à des questions écologiques et territoriales, est révélateur du problème politique profond que suppose l'existence de cette communauté pour l'Alliance. Le sang de certains Benkos avait d'ailleurs coulé au moment où le Gouvernement avait dû asseoir sa domination (*idem* : 92). Cette communauté qui a entrepris de créer une société nouvelle « abolissant l'autorité de l'État ou même d'un individu, refusant toute forme de pouvoir exercé sur l'autre » (*idem* : 142) – d'où l'inquiétude de l'Alliance – s'impose à la fois comme miroir déformant – double du Katiopa unifié –, et comme indice des disfonctionnements de l'État. La quasi-autarcie dans laquelle vivent les Gens de Benko, que seul le Mobembo vient rompre, fait écho à celle que l'Alliance s'efforce de mettre en place, en limitant de plus en plus son espace aérien aux autres continents. Les frontières intérieures ont fait place à un nouveau mur de fer qui ne cherche qu'à être renforcé. Pour Igazi, chef d'État-Major et responsable de la sécurité intérieure, toute ouverture avec les Gens de Benkos serait aussi déraisonnable que l'abandon des frontières. Comme l'affirme Florian Alix : « “Se réinventer” implique de s'écarter d'autres modèles et de mettre en avant son originalité plutôt qu'une dimension originelle » (2022 : 275).

Toutefois, ce sont surtout les Sinistrés – descendants des Français, désignés Fulasi dans le texte – qui s'imposent en véritable menace. Objets d'étude de l'universitaire Boya, les Fulasi installés à Katiopa vivent aliénés par le souvenir du monde qui était le leur : paradis perdu que leurs ancêtres ont pourtant fui, car trop métissé, trop contaminé. Ils rêvent de retrouver la place qu'ils croient leur être due. Opposés à la politique de l'Alliance qui ignore la race, cette communauté vit repliée sur elle-même de manière endogamique et se limite à la conservation de ses traditions, de sa culture et de sa langue qu'ils ont emportées dans leur fuite. C'est volontairement

que les Sinistrés vivent en marge de la société. La menace que suppose leur présence pour l'unité du Continent est loin d'être estimée de concert par les différents membres de l'Alliance. Pour certains, comme Igazi, seule l'expulsion est envisageable; pour d'autres, l'assimilation des Sinistrés est perçue comme inévitable, puisque face au risque d'une extinction, ceux-ci n'auront d'autre choix que de se mêler aux Katiopiens. Une grande partie de l'intrigue du roman s'agence autour de cette tension. Le regard de Boya capable de capter « la détresse identitaire » des Sinistrés, de s'émouvoir face à la « beauté triste » de leur mélancolie (Miano, 2019 : 67), va peu à peu modifier la vision d'Ilunga. Ce qui ne sera pas du goût d'Igazi. Une distance s'installe entre les deux hommes dont le prénom de l'un, Ilunga et la fonction de l'autre, Kalala rappellent un célèbre empereur Luba (Congo) du XVI^e siècle : Kalala Ilunga, connu pour ses capacités de guerrier et ses dons spirituels et mystiques.

Igazi, le chef d'Etat major, le guerrier de l'Alliance, plus pragmatique, rêve de dirigeables pour le futur de Katiopa. Ilunga, quant à lui, fait preuve de véritables dons spirituels. Par amusement, Miano a octroyé à son protagoniste la possibilité de « se rendre quasiment invisible » (*idem* : 14) mais surtout de se déplacer en un battement de paupières. Cette habilité de téléportation spirituelle, n'est partagée que par un groupe restreint d'initiés, comme les membres du Conseil dont l'esprit se déplace la nuit en un battement de paupières au cœur de la forêt pour se loger dans un élément de la nature. C'est aussi par ce moyen qu'Ilunga peut rejoindre ses ancêtres et les présenter à Boya. Le don d'Ilunga n'est pas science-fictionnel, il est plutôt afro-utopique et reste « attaché à un substrat imaginaire culturel » (Alix, 2022 : 278).

Entre les dirigeables et les battements de paupières, deux visions différentes du futur de pays sont mises en exergue. Mais entre ses deux conceptions se trouve celle de Boya, la reine des trains, qui regrette que la fonction de son amant

lui empêche de prendre le Baburi. Celle qui porte le nom d'une reine guerrière britannique, qui parle le falusi et s'est ouverte à l'autre, en le considérant comme son semblable, va permettre à l'Unité de se réinventer et de croire au métissage. Certes, le don d'Ilunga, fait miroiter la possibilité d'un tournant ontologique où « Katiopa serait la plus belle forme de régénération » (Miano, 2019 : 83) mais celui-ci, lui rappelle Boya, ne doit pas naître de l'exclusion. C'est là le vrai sens de la fraternité que les trains devraient s'employer à mettre en place, sans qu'aucune langue, pas même celle des Fulasi, ne soit évincée du territoire. Le roman a beau se clore sur la possibilité d'un avenir katiopien capable de se réinventer et susceptible de parvenir à la création d'un espace utopique, l'autarcie du Continent avec le reste du monde se révèle problématique.

En effet, même si le Katiopa unifié est un territoire continental, il apparaît comme un espace insulaire replié sur lui-même à cause du protectionnisme exacerbé de ses dirigeants (Alix, 2022 : 275). En l'an 2124, l'Alliance projette de fermer définitivement ses frontières, priant la diaspora souhaitant rejoindre le Continent, de le faire au plus tôt (Miano, 2019 : 99). Ainsi, la mobilité interne que suppose la construction de voies ferrées dans le territoire s'oppose à la politique de renfermement du gouvernement avec l'extérieur – hormis quelques régions du monde avec lesquelles il entretient des « rapports cordiaux » ou fraternels car « contrôlées par des Descendants » (*ibidem*). La représentation de l'Afrique du futur que Miano imagine dans *Rouge impératrice*, malgré son élan utopiste, suggère aussi la possibilité de sombrer dans un monde dystopique, parce que replié sur lui-même. Il s'oppose, en ce sens, à l'afropolitanisme que Mbembe envisage comme le mouvement vers lequel doit tendre le Continent, un mouvement déjà initié grâce à la circulation migratoire aussi bien de la diaspora dans d'autres parties du monde que de populations étrangères établies sur le continent (Mbembe,

2013 : 224-227). En créant une Afrique-Katiopa constituée comme un centre en soi, Miano montre la perte que ceci supposerait pour le Continent, mais aussi pour le monde entier. Elle se priverait alors de ces « pôles entre lesquels il y a constamment passage, circulation et fraying » et qui « forment autant de régions, de nappes, de gisements culturels dans lesquels la création africaine ne cesse de puiser » (Mbembe, 2013 : 224).

Selon Felwine Sarr, il incombe aux intellectuels, penseurs et artistes africains d'investir par la pensée et l'imaginaire l'Afrique de demain, cet « Afrotopos » qu'il définit comme « ce lieu non encore habité par cette Afrique qui vient » (2016 : 133). Léonora Miano, dans *Rouge impératrice*, répond à cette injonction à travers la création littéraire et offre l'image d'une Afrique qui, à travers la symbolique du train, parvient à déconstruire les frontières héritées du colonialisme et sort triomphante de la crise écologique. Fidèle à son idée que l'identité est avant tout hybride, elle ébauche un Katiopa fruit de brassages culturels et à la recherche de ses propres moyens pour réécrire son Histoire – passée et future. L'élan utopiste du roman est cependant troublé par l'autarcie dans laquelle s'enlise le Continent et par les résistances de certains membres de l'Alliance à accepter et assimiler la présence de communautés en désaccord avec leur vision de Katiopa. Si Miano insère des éléments mettant en cause le caractère utopiste de sa fiction, c'est à la fois pour montrer que l'hybridité – telle qu'elle la conçoit – ne peut se nourrir de nouvelles frontières ; mais c'est aussi pour elle l'occasion de créer un effet miroir de comportements occidentaux vis-à-vis des diasporas africaines et des afro-descendants qu'elle dénonce dans son essai *Afropea*.

Références bibliographiques

ALIX, Florian. 2022. « Katiopa unifié, Katiopa complexifié. Dynamiques de l'élan utopiste chez Léonora Miano », in COHEN, Judith (éd.), *Esthétiques du désordre : Vers une autre pensée de l'utopie*, Paris, Le Cavalier Bleu, pp. 269-283.

BAFFI, Solène. 2014. « Chemins de civilisation? Le rail dans les politiques territoriales en Afrique du Sud », *L'Espace géographique*, 4, Tome 43, pp. 338-355.

MANGEON, Anthony. 2022. *L'Afrique au futur. Le renversement des mondes*, Paris, Hermann Éditeurs.

MBEMBE, Achille. 2013. *Sortir de la grande nuit. Essai sur l'Afrique décolonisée*, Paris, La Découverte

MBEMBE, Achille. 2014. « Afrofuturisme et devenir-nègre du monde », *Politique africaine*, n° 4, pp. 121-133.

MIANO, Léonora. 2016. *L'Impératif transgressif*, Paris, L'Arche.

MIANO, Léonora. 2017. « De quoi Afrique est-il le nom? », in Mbembe, Achille ; Sarr, Felwine (dir.), *Écrire l'Afrique-monde*, Paris, Philippe Rey/Jimsaan, pp. 102-116.

MIANO, Léonora. 2019. *Rouge impératrice*, Paris, Grasset.

MIANO, Léonora. 2020. *Afropea. Utopie post-occidentale et post-raciste*, Paris, Grasset.

POURTIER, Roland. 2007. « Les Chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », *Belgeo*, n° 2, pp. 189-202.

SARR, Felwine. 2016. *Afrotopia*, Paris, Philippe Rey.

Table des matières

Lire le rail comme réseau d'imaginaires par Ana Paula Coutinho, José Domingues de Almeida, Maria de Fátima Outeirinho	9
Le train comme étendard paradoxal du modernisme : regards de poètes français par Anne Reverseau	13
Philosophie de la vitesse et futur de la mobilité par Adrien Tallent	35
Jules Verne et l'univers ferroviaire : un voyage à travers sa vie et ses romans par Ana Isabel Moniz et María-Pilar Tresaco	57
<i>Le Convoi du 24 janvier</i> de Charlotte Delbo. Récit d'un déplacement forcé sur les rails vers Auschwitz, SNCF impliquée par Ana Maria Alves	81
Le train de nuit, atelier littéraire d'Éric Faye par Ana Paula Coutinho	97
Le projet Trans Europ Express : une volonté d'unir l'Europe de l'Ouest par Anthony Gouthez	113
Le train de la colonisation : de l'Europe aux colonies africaines par Cheikh Mouhamadou Soumoune Diop	139

Enjeux mémoriels dans quelques textes de voyage en transsibérien par Fátima Outeirinho.....	161
Garde-barrière : réalités et représentations par Florence Fix	175
Dernières « nouvelles » du Rail. Lecture de <i>Quand la vie déraille</i> de Frank Andriat par José Domingues de Almeida	197
Le voyage en train comme déplacement topographique et symbolique dans le roman <i>Faire l'amour</i> de Jean-Philippe Toussaint par Juan-Miguel Dothas	211
L'imaginaire du rail : représentation littéraire de la gare dans le roman <i>Orlanda</i> de Jacqueline Harpman par Michèle L. J. Van Elslander-Slunecko	229
Développement ferroviaire ou démantèlement du paysage alpin ? Quand le progrès se heurte à l'identité helvétique par Montserrat López Mújica.....	251
« Splendeurs et misères » des voyageurs : <i>La Vie en chemin de fer</i> de Pierre Giffard et Albert Robida par Myriam Kohnen-Trauffer.....	267
Le train décolonial de Katiopa dans <i>Rouge impératrice</i> de Léonora Miano par Myriam Mallart Brussosa	283



Imprimé en France pour les Éditions Le Manuscrit

Dépôt légal : novembre 2023

