

# LES TRAINS ET L'IMAGINAIRE

Depuis plus de cent cinquante ans, le chemin de fer organise l'espace et modifie les distances et les perceptions.

Dès sa création, le train a suscité l'enthousiasme ; très vite il a aussi provoqué l'inquiétude –parfois à bon droit -, et souvent la crainte qu'il inspirait venait tout droit des fantasmes des voyageurs ou des artistes ... Car le train et son environnement ont toujours été objets de création pour les architectes, les peintres, les écrivains, les cinéastes. ... Tantôt ces artistes ont noté leurs impressions et sentiments, tantôt ils ont fait du chemin de fer un personnage de leur œuvre, tout au-moins un décor jamais neutre.

Cette brochure vous propose un reportage, depuis les années 1830 jusqu'à nos jours, parmi les œuvres littéraires et plastiques inspirées par ce sujet. Source d'angoisse ou de volupté ? Comment Hugo, Zola, Cendrars, Butor ont-ils parlé de ces voyages, paysages et personnages ferroviaires ? Comment Monet, Delvaux ou Bilal les ont-ils mis en images ?

Et pour finir, du tortillard au TGV, comment nos contemporains vivent-ils la transformation du rail ? Car le train de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ouvre, lui aussi, des portes à notre imaginaire !

#### Mots-clefs

angoisse, B.D., cinéma, fantastique, gare, imaginaire, littérature, luxe, métaphore, nostalgie, peinture, poésie, progrès, rail, temps, train, volupté.

# SOMMAIRE

<b>Ouverture</b>	<b>3</b>
<b>Le choc de la nouveauté</b>	<b>5</b>
Nouvelle structuration de l'espace et du temps	8
Sentiments mêlés	11
<b>L'enthousiasme</b>	<b>15</b>
Locomotives	16
Rails	17
Gares	18
Évasion	20
Paysages	20
<b>L'angoisse</b>	<b>24</b>
Accident, mort	26
Rencontres, attentes, séparations	28
La guerre	30
Le fantastique	34
<b>Luxe et volupté</b>	<b>35</b>
<b>La nostalgie</b>	<b>38</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>42</b>

**Le reportage** LES TRAINS ET L'IMAGINAIRE a été conçu par Colette HOURTOLLE avec l'aide du Chantier BT2 de l'ICEM

**Collaborateurs** : Marité BROISIN, Jacques BRUNET, Annie DHÉNIN, Claude DUMOND et leurs classes, ainsi que Jean-Marie BOUTINOT, Raymonde URRUTY

**Maquette** : Marjolaine BILLEBAULT, Juillet 2011

**Photos** : C.BEAUNIS, M.BILLEBAULT, P.CARPENTIER, S.CONNAC, A.DHENIN, J.F DHENIN  
P.WAIN

*« Au loin de longs tunnels fumeux, au loin des boues  
Et des gueules d'égout engloutissant la nuit,  
Quand stride un tout-à-coup de train, stride et s'éraille ;  
Les trains, voici les trains qui vont broyant les ponts,  
Les trains qui vont battant le rail et la ferraille,  
Qui vont et vont, mangés par le sous-sol profond  
Et revomis là-bas vers les gares lointaines,  
Les trains soudains, les trains tumultueux - partis. »*

Émile Verhaeren, *Les Flambeaux noirs*, 1890.

## Ouverture

*« En ce temps-là j'étais en mon adolescence  
J'avais à peine seize ans et je ne me souvenais plus de mon enfance  
J'étais à mille lieues du lieu de ma naissance  
J'étais à Moscou, dans la ville des mille et un clochers et des sept gares  
Et je n'avais pas assez des sept gares et des trois tours  
Car mon adolescence était alors si ardente et si folle  
Que mon cœur, tour à tour, brûlait comme le temple d'Éphèse ou comme la place Rouge de  
Moscou  
Quand le soleil se couche.  
Et mes yeux éclairaient des voies anciennes.  
Et j'étais déjà si mauvais poète  
Que je ne savais pas aller jusqu'au bout [ ... ]  
J'ai passé mon enfance dans les jardins suspendus de Babylone  
Et l'école buissonnière, dans les gares devant les trains en partance  
Maintenant, j'ai fait courir tous les trains derrière moi  
Bâle- Tombouctou  
J'ai aussi joué aux courses à Auteuil et à Longchamp  
Paris-New York  
Maintenant, j'ai fait courir tous les trains tout le long de ma vie  
Madrid-Stockholm  
Et j'ai perdu tous mes paris  
Il n 'y a plus que la Patagonie, la Patagonie qui convienne à mon immense tristesse, la  
Patagonie, et un voyage dans les mers du Sud  
Je suis en route  
J'ai toujours été en route  
Je suis en route avec la petite Jehanne de France  
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  
" Blaise, dis,  
sommes-nous bien loin de Montmartre ?  
Nous sommes loin, Jehanne,  
Tu roules depuis sept jours [ ... ]" »*

Blaise Cendrars,

*La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France*, 1912-1914.

« *Le train glisse devant les hauts fourneaux du soleil. Note unique sur partition de maïs, un corbeau modifie le jour. Connu, le regard des poètes vivants touche au cœur des disparus. Devant une blanquette à l'alsacienne de la Compagnie internationale des wagons-lits, je pense à Cendrars.* »

Jean Grizel,  
Bruxelles-Paris  
dans *Les Grandes Baleines bleues*, 1973.

« *La comtesse se mit en devoir de descendre, son fils lui offrit le bras, et, tandis que la femme de chambre se chargeait du caniche et du petit sac, le majordome et un porteur emportèrent les valises. Mais comme ils quittaient le wagon, ils virent courir, le visage défait, plusieurs hommes, parmi lesquels on reconnaissait le chef de gare à sa casquette d'une couleur fantaisiste. Il avait dû se passer quelque chose d'extraordinaire. Les voyageurs refluaient vers la queue du train.*

Qu'y a-t-il ? Qu' y a-t-il? Où cela ? Il s'est jeté sous le train !... Écrasé ! disaient les voix

*Le train avait, en reculant, écrasé un homme d'équipe ivre ou trop emmitouflé pour entendre la manœuvre.* »

Tolstoï, *Anna Karénine*, 1873-1877.

Dès ses débuts, le chemin de fer, agent modificateur de la vie sociale, a été créateur et accapareur d'imaginaire. Un imaginaire enthousiaste appuyé sur ses aspects économiques d'agent de développement, sur l'exaltation du progrès humain et sur le puissant moyen d'évasion qu'il représente. D'un autre côté, les premiers accidents favorisent le déploiement d'un imaginaire angoissé : la terreur de la machine meurtrière. Les trains fantômes des foires de notre enfance désamorcent, par le burlesque et la fantaisie, la terreur qui peut nous saisir à l'idée d'une machine folle ou d'un lieu clos propice aux rencontres inquiétantes, tel que l'évoquent *Le Crime de l'Orient-Express*, *Compartiment tueurs* ou autres *Train d'enfer*.

Cette ambivalence préside à la vision que les écrivains, les artistes donnent des trains.



# LE CHOC DE LA NOUVEAUTÉ

Le train suscite des images positives lorsqu'on pense à lui comme à un instrument du progrès humain. Il permet explorations, mises en valeur et évasion. Ainsi fonctionnent, selon les créations, plusieurs niveaux de l'imaginaire.

La machine elle-même représente la capacité de l'homme à accomplir des réalisations grandioses.

« *Le chemin de fer (qui traverse la Belgique), colossale entreprise, percera la montagne douze ou quinze fois. A chaque pas, on rencontre des terrassements, des remblais, des ébauches de ponts et de viaducs, ou bien on voit au bas d'une immense paroi de roche vive une petite fourmilière noire occupée à creuser un petit trou. Ces fourmis font une œuvre de géants.* »

Victor Hugo, *En voyage*, 1838.



*Construction du TGV Méditerranée : travaux du pont sur le Rhône à Avignon.*

Le train stimule l'imagination créatrice : Gustave Eiffel édifie une série de viaducs hardis et élégants, notamment le viaduc de Garabit (Cantal) en 1882.

La construction des gares permet souvent des créations monumentales qui empruntent parfois au style des constructions religieuses.

En 1949 un court métrage de Jean Mitry exalte au cinéma la puissance de la locomotive *Pacific 231*, sur une musique d'Arthur Honegger .

L'Ouest américain voit reculer la frontière (et les Indiens s'amenuiser leurs territoires) avec l'avancée du chemin de fer. Là où passe la voie se créent les villes.

Plus près de nous, la fortune de Lourdes s'est construite grâce à l'accord passé entre l'évêché et la Compagnie des

chemins de fer du Midi : le détour que fait la voie entre Pau et Tarbes a permis de drainer des millions de pèlerins vers la cité mariale, depuis les premiers trains de malades organisés en 1874.

Les différentes compagnies de chemin de fer éditent des affiches vantant stations balnéaire, cités thermales, sites pittoresques que le train permet de découvrir. Et, en 1936, les premiers bénéficiaires des congés payés utilisent en masse cette forme d'évasion.

L'enthousiasme est d'autant plus grand que le développement du chemin de fer s'est fait rapidement, entraînant industrialisation et modification des modes de voyager.

Le rail, d'abord de bois puis recouvert de plaques d'acier, existe depuis le début du XVIIe siècle dans les mines de charbon de Newcastle, en Angleterre, pour la circulation de chariots tractés par des chevaux; la locomotive, elle, apparaît au début du XIX' siècle.

1671 : le Français Denis Papin découvre la force motrice de la vapeur d'eau.

1759 : l'Anglais Robinsion emploie la vapeur pour mettre en mouvement les roues d'un véhicule.

1763-1765 : l'Écossais James Watt, en améliorant la machine à vapeur de Newcomen (1705), réalise la première véritable machine à vapeur où l'air n'a plus aucun rôle. Ses innovations conduisent à une utilisation industrielle de la vapeur, notamment pour le pompage des eaux d'infiltration dans les mines de charbon.

1767 : apparition du rail entièrement en acier.

1770 : l'ingénieur français Joseph Cugnot imagine le premier véhicule automobile à vapeur, puis un second, plus grand, son célèbre fardier.

1804 : au pays de Galles, Richard-Trevithick et Andrew Vivian font circuler, dans une mine, la première locomotive à vapeur, inspirée de la voiture à vapeur de l'Américain Olivier Evans.

1808 : R. Trevithick présente à Londres sur une voie ferrée circulaire la deuxième locomotive nommée Catch me who can (« M'attrape qui peut ») ; elle remorque un wagon où le public peut prendre place.

1823 : George (qui améliorera la chaudière tubulaire de Marc Seguin) et Robert Stephenson fondent, à Newcastle, la première usine de construction de locomotives.

1825 : toujours en Angleterre, le premier train de voyageurs va de Stockton à Darlington à 20 km/h.

1827 : Marc Seguin essaye des locomotives anglaises sur une première section de la ligne Saint-Étienne-Andrézieux (Loire), longue de 18 kilomètres, et leur apporte des perfectionnements.

1830 : ouverture de la ligne Liverpool-Manchester avec la locomotive *The Rocket* (« La Fusée ») de Stephenson, construite en 1829 ; elle peut atteindre 47 km/h haut le pied, c'est-à-dire sans wagons.

1832 : achèvement de la ligne Lyon-Saint-Étienne, sur laquelle on adopte définitivement la traction à l'aide de locomotives à vapeur (et non plus de chevaux), et où l'on installe un service régulier de transport des voyageurs. 1837: ligne Paris-Le Pecq (Saint-Germain).

1840 : ligne Paris-Versailles.

Ces lignes isolées ont toutes le même écartement de 1,435 m, celui des houillères britanniques. Plus tard, l'Espagne, le Portugal et la Russie, ainsi que l'Inde et l'Argentine adopteront un autre écartement ; en France, de petites voies d'intérêt local utiliseront l'écartement de 1 mètre (voies métriques). Le rail s'allonge en Europe; au-delà de l'Océan, il part à la conquête du continent américain. Au milieu du XIXe siècle, il y a 90 000 kilomètres de lignes dans le monde, dont 14 400 aux États-Unis, 10 500 en Angleterre, 5 800 en Allemagne, un peu moins de 4 000 en France.



*Ancienne gare de Melisey (70), aujourd'hui l'Office du tourisme. Pendant presque 100 ans, à partir du milieu du XIX<sup>e</sup>, plusieurs lignes de train à voie étroite favorisent l'économie de la vallée de l'Ognon et des vallées adjacente avec le transport du charbon des mines locales, de produits agricoles et de personnes, en liaison avec le thermalisme à Luxeuil.*

En France, dès 1833, le plan Legrand trace autour de Paris les grandes lignes en étoile qui fixent la géographie économique et sociale du pays; ce plan est précisé en 1842. En 1859, les lignes se répartissent entre six grandes compagnies privées (Nord, Est, PLM, Paris-Orléans, Ouest, Midi<sup>(1)</sup>). En 1878, le plan Freycinet prévoit de porter les lignes

à 40 000 kilomètres et le ministre prône le principe de « l'arrivée d'un chemin de fer dans chaque canton ». La façon dont la France se couvre de voies ferrées et de gares, au prix de nombreux ouvrages d'art, tunnels, viaducs, est difficile à imaginer à notre époque qui sacrifie tout à la route, à l'automobile et à la rentabilité. Grâce à leur écartement similaire, les chemins de fer européens sont reliés entre eux.

A la veille de la guerre franco-allemande de 1870 s'achève presque le percement du tunnel de Fréjus, qui met en communication les gares alpines de Modane en Savoie et de Bardonnèche en Piémont (il sera inauguré en septembre 1871). En 1882 est terminé le tunnel du Saint-Gothard, en Suisse, après dix années de travaux difficiles ; en 1906 est ouvert celui du Simplon à travers le Monte Leone, reliant la Suisse à l'Italie.

Les wagons deviennent de plus en plus confortables comme en témoigne, dès le milieu du XIXe siècle, le cahier des charges de la Compagnie du Nord ..« *Toutes les voitures seront suspendues et munies de banquettes, celles de 1<sup>re</sup> classe seront garnies et fermées à glace, celles de 2<sup>e</sup> classe fermées à glace et rembourrées, celles de 3<sup>e</sup> classe seulement fermées avec des vitres, les banquettes demeurant en bois, à l'égal des wagons.* » Le tourisme se développe en même temps que le commerce et l'industrie.

Aux États-Unis, lorsque la Californie révèle ses ressources en or, vers la moitié du XIXe siècle, la migration devient ruée. Aux convois de chariots bâchés succède la voie ferrée : en pleine guerre de Sécession, dans un climat affairiste, la Central Pacific Railroad obtient la concession de la ligne de Sacramento en Californie à la frontière du Nevada et de l'Utah; l'Union Pacific Railroad celle d'Omaha (Nebraska) au Nevada. Dans une terrible émulation, le chantier infernal progresse à pas de géant, les coolies chinois de la Central Pacific et les immigrants irlandais de l'Union Pacific travaillant sans relâche, de campements de fortune en campements de fortune, entourés d'un cortège de joueurs, marchands de mauvais whisky, prostituées, rognant les territoires de chasse des Indiens, massacrant bisons, Navajos, Dakotas, Cheyennes. La mécanisation du système de transport ouvre de nouvelles régions dans une nature auparavant sans valeur marchande parce que inaccessible. La spéculation foncière est favorisée par la politique des Land Grants : le gouvernement fédéral octroie des donations en terres aux sociétés qui construisent une ligne de chemin de fer dans une région non encore colonisée. Dans ce climat fébrile, la jonction des deux lignes se fait le 10 mai 1869 : les cow-boys peuvent ainsi transporter leurs troupeaux pour les vendre à Chicago, les machines agricoles, les récoltes et la main-d'œuvre traversent le pays en cinq jours ... et les Indiens acculés à la famine par le massacre des bisons sont, malgré leur farouche résistance, parqués dans des réserves aux terres ingrates.

Le chemin de fer apporte partout progrès et bouleversements : « *Ni la matière, ni l'espace, ni le temps ne sont depuis vingt ans ce qu'ils ont été depuis toujours* », écrivait au début du siècle Paul Valéry.



(1) A l'origine, l'État accordant des concessions, les chemins de fer sont construits et exploités par des sociétés privées; nombreuses, elles fusionnent progressivement. En 1849, six compagnies se partagent le réseau : la Compagnie du Nord, de l'Est, de Paris, d'Orléans, du Midi et de l'Ouest. En 1857 est créée celle de Paris-Lyon-Méditerranée. En 1908, la Compagnie de l'Ouest est rachetée par l'État. En 1938, l'État et les cinq grandes Compagnies (Est, Nord, Paris-Orléans, PLM et Midi) s'entendent pour créer la SNCF.

# Nouvelle structuration de l'espace et du temps

## La perception de l'espace se modifie

Très vite, on s'aperçoit que le développement du chemin de fer implique un lien étroit entre la machine, les rails, les gares : la locomotive et ses wagons ne peuvent rouler que sur une voie spécifique, différente des routes ; on ne peut y accéder n'importe où : des gares sont nécessaires pour canaliser le flux des voyageurs.

« Nous sommes dans un gigantesque vestibule par lequel des millions de gens affluent vers la grande ville et se répandent en dehors d'elle. En une minute, cet espace accueille des milliers d'hommes, pour les disperser dans toutes les directions à la minute suivante. » Ainsi un auteur allemand, Richard Lucae, décrit-il une gare en 1869.

Tout cela est bien différent des routes ou des voies d'eau sur lesquelles tout un chacun peut conduire son véhicule personnel à condition de respecter certaines règles. Avec le train s'impose une occupation rationnelle des voies, une organisation centralisée des mouvements, surtout si l'on a affaire à une voie unique pour les deux sens de circulation.

Après les premiers foisonnements de transports privés par rail, on s'aperçoit vite qu'une direction unique, au moins par région, est nécessaire, et cette situation est bien différente de celle qui présidait aux voyages individualisés. On peut penser que le voyageur de 1<sup>re</sup> classe s'efforce de retrouver cette individualisation dans son compartiment qui reproduit la forme de l'ancienne diligence et où il se trouve enfermé, à la différence de la promiscuité qui règne dans les wagons de 3<sup>e</sup> classe. Le mouvement qui va vers la centralisation et l'uniformisation culmine en 1938 avec la disparition des cinq Compagnies de chemin de fer privées au bénéfice de la SNCF (Société nationale des chemins de fer français), société nationalisée.



*Train de Flám (Norvège)*

De plus, pour construire une voie, on renonce vite à suivre tous les accidents de terrain : tranchées, remblais interviennent pour effacer les dénivellations moindres, tunnels, viaducs pour franchir les plus importantes ; car pour gagner du temps sur le trajet, on essaie d'aller le plus droit possible. (D'une manière similaire, les autoroutes du XX<sup>e</sup> siècle modifient le paysage comme le firent les voies de chemin de fer du XIX<sup>e</sup>).

Aux premiers voyages en train correspond, pour les passagers, une modification de la perception qui n'est pas sans conséquence sur leur imaginaire.

La modification la plus importante consiste en une perte du paysage du voyage, sensible dans le creux des remblais, évidente dans les tunnels; même en terrain dégagé, on ne voit plus la nature.

Victor Hugo écrit dans une lettre du 22 août 1837 :

« Les fleurs au bord du champ ne sont plus des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de point, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps, une ombre, une forme, un spectre debout paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin [...] » Et tout ceci à 40 km/h !

La brièveté du déplacement concourt elle aussi à cette modification de l'espace. On a l'impression que l'espace se rétrécit:

*« Quels changements doivent maintenant se produire dans notre manière de voir et dans nos conceptions ! Même les concepts élémentaires de temps et d'espace se mettent à chanceler. Les trains tuent l'espace, seul le temps nous reste encore. On voyage en quatre heures et demie jusqu'à Orléans, et en autant d' heures jusqu'à Rouen. Qu'est-ce que cela donnera quand les lignes vers la Belgique et l'Allemagne seront achevées et reliées aux trains locaux ? Il me semble que les montagnes et les forêts d tous les pays se rapprochent de Paris. Déjà je respire le parfum des tilleuls allemands ; la mer du Nord déferle à ma porte. »*

Heine, *Lutezia*, 1854.

Enfin, le système est complété par le télégraphe électrique destiné à assurer sécurité et régulation du trafic, d'abord dans les tunnels puis pour la totalité des lignes. Par la fenêtre du compartiment, le voyageur perçoit les poteaux et les fils télégraphiques qui défilent. Le paysage est vu à travers eux dans une perception nouvelle et « panoramique » :

*« Le paysage dans le cadre des portières  
Court furieusement, et des plaines entières  
Avec de l'eau, des blés, des arbres et du ciel*

*Vont s'engouffrant parmi le tourbillon cruel  
Où tombent les poteaux du télégraphe  
Dont les fils ont l'allure étrange d'un  
paraphe. »*

Paul Verlaine, *La Bonne Chanson*, 1870.

*« Balayant vivement de leur raie noire toute  
l'étendue de la vitre, se succèdent sans  
interruption les poteaux de ciment ou de  
fer; montent, s'écartent, redescendent,  
reviennent, s'entrecroisent, se multiplient,  
se réunissent, rythmés par leurs isolateurs,  
les fils téléphoniques semblables à une  
complexe portée musicale, non point  
chargée de notes, mais indiquant les sons et  
leurs mariages par le simple jeu de ses  
lignes. »*

Michel Butor, *La Modification*, 1957.

*« Balayant vivement de leur raie noire toute  
l'étendue de la vitre, se succèdent sans  
interruption les poteaux de ciment ou de  
fer; montent, s'écartent, redescendent,  
reviennent, s'entrecroisent, se multiplient, se réunissent, rythmés par leurs isolateurs, les fils  
téléphoniques semblables à une complexe portée musicale, non point chargée de notes, mais  
indiquant les sons et leurs mariages par le simple jeu de ses lignes. »*

Michel Butor, *La Modification*, 1957.



## La conception du temps change

L'espace n'est pas seul modifié mais aussi le temps, strictement découpé et symbolisé par l'horloge monumentale qui décore chaque gare, comme par l'indicateur des chemins de fer. Ne pas « rater le train » oblige à l'exactitude, et même à prendre de l'avance pour anticiper sur les éventuels incidents du trajet qui mène à la gare ; ceci suscite un double sentiment, de contrainte, d'inquiétude (« le train n'attend pas »), mais aussi de sécurité (« on peut compter sur le train »).

Paradoxalement, ce temps du voyage, scandé par les arrivées et départs dans les gares, et qui est de plus en plus court, peut sembler long au voyageur désoccupé que lasse le défilement du paysage. C'est un temps vide qu'il faut meubler par le sommeil, la conversation avec les voisins s'ils paraissent sympathiques, la lecture (les bibliothèques de gares se développent), la méditation sur soi-même ... Ainsi le voyageur de *La Modification* de M. Butor a-t-il le loisir de renoncer au but initial de son voyage ; le temps du trajet en train est hors de la vie, mais dans l'intervalle qu'il met entre le projet et sa réalisation, il suscite la modification du projet initial.

L'alliance entre un déroulement particulier du temps et le chemin de fer est sensible dans le langage cinématographique qui utilise souvent l'image d'un train ou de rails défilant à toute vitesse pour indiquer une ellipse temporelle dans le récit: le train qui passe, c'est le temps qui passe.

Enfin, le développement de ce moyen de transport nouveau est à l'origine du découpage temporel par zones : Sandford Fleming (1827-1915), ingénieur écossais à qui fut confiée la construction des chemins de fer canadiens, fut aussi à l'origine du système actuel des vingt-quatre fuseaux horaires dont les bases furent jetées à Washington en 1884.

Grâce à ce système, qui bouleverse une forme de logique et peut troubler des âmes simples, en partant vers l'est, on gagne un jour sur le tour du monde ; Jules Verne a utilisé cette convention pour corser le suspense de son roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*.



## Sentiments mêlés

Avec le train, apparaissent l'industrialisation, une forme de prospérité, l'ouverture de nouveaux espaces, mais aussi disparaissent certaines habitudes, un rapport ancien à la nature, tout un mode de vie ; et nombreux sont ceux qui ne l'acceptent pas ou mal.

Les campagnes sont défigurées :

*« On ne rencontre, au loin, qu'enclos rapiécés  
Et chemins noirs de houille et de scories  
Et squelettes de métairies  
Et trains coupant soudain des villages en deux. »*

Émile Verhaeren, *La Plaine dans Les Villes tentaculaires*, 1895.

On craint aussi qu'une région ne soit dévaluée par son ouverture au tourisme de masse qu'apporterait le train. Ou encore, on déplore l'aspect salissant du train avec la poussière de charbon qu'il dépose sur sa route :

*« Cependant voici que, là-bas derrière moi, quelque chose de laid, de noirâtre, de tapageur, d'idiotement empressé, passe, vite, vite, ébranle la terre, trouble ce calme délicieux par des sifflets et des bruits de ferraille: le chemin de fer ! »*

Pierre Loti, *Figures et choses qui passaient*. 1898.

### *Train du Gomengrat (Suisse)*

Loti encore (*La Galilée*, 1894), visitant avec délices la Turquie, converse au Mausolée vert de Bursa avec un iman presque centenaire :

*« Une petite fumée apparut, dans le vert infini de la plaine, dans la mer d'arbres étendue à nos pieds, une petite fumée qui serpentait, rapide, s'approchant de nous. Le vieillard me la désigna de la main, d'un geste élargi par l'ampleur de sa robe blanche ; il ne prononça pas une parole, mais son clignement d'yeux, son sourire un peu narquois signifiaient : "Tu connais ça ... ça vient de chez toi ?" »*



*Hélas, oui, je connaissais ça, et je me mis à sourire aussi de sa moquerie discrète. Le chemin de fer ! le petit chemin de fer à voie étroite qui, depuis une année, relie Brousse [en turc Bursa] à l'un des ports de la mer de Marmara.*

*- Dans ton pays, si l'on était ainsi sur une hauteur, on en verrait passer beaucoup, je suppose ?*

*- Hélas, oui, mon père ...*

*- Ici, nous n'en avons qu'un seul, oh ! un seulement! ... Mais, ajoute-t-il, yetichir ! yetichir ! (cela suffit ! cela suffit !)*

*Cela suffit, en effet. Je n'ose émettre cette idée devant lui, mais je trouve même que c'est trop...*

*[ ... ] C'est par là que vont venir s'abattre, la vieille capitale des Osmanlis, les tristes agités d'Occident ; c'est par là aussi que tout s'en ira, vite, vite, comme un ruisseau qu'on ne plus retenir: tout, la paix, le rêve, la prière, la foi. »*

Enfin, le voyageur a l'impression d'être transporté comme un vulgaire paquet :

« *Tout le système du chemin de fer est destiné à des gens qui sont toujours pressés et donc peuvent rien apprécier. Aucune personne qui pourrait l'éviter d'une manière ou d'une autre ne voyagerait de cette façon. Elle prendrait le temps de voyager à son aise par les collines et entre les haies, et non à travers des tunnels et des remblais. Et celui qui malgré tout préférerait cette sorte de voyage, celui-là ne posséderait pas un sens assez développé de la beauté, pour que nous devions lui adresser ensuite la parole à la gare. Dans cette perspective, le chemin de fer est une affaire sans intérêt dont on se débarrasse aussi vite que possible. Il transforme l'homme qui était un voyageur en un paquet vivant.* »

John Ruskin, critique d'art et sociologue anglais (1819-1900).

Les pionniers du train vantent la sécurité de ce mode de transport :

« *On ne rencontrerait pas les dangers du système actuel de diligence (comme par exemple le contrôle insuffisant des chevaux, le manque d'attention des cochers, la cruauté envers les animaux, le mauvais état des routes, etc.) avec la voie ferrée, car son infrastructure solide empêche absolument qu'un véhicule verse ou sorte de la voie. Comme la voie ferrée doit être absolument plane et lisse, il n'y a aucun danger, même avec une augmentation de la vitesse, car la force mécanique agit de manière uniforme et régulière, à la différence de la force du cheval, qui est exactement l'opposée, comme chacun sait.* »

(Thomas Gray [1822] cité par Wolfgang Schivelbusch dans *Histoire des voyages en train*, 1990.)

Toutefois, le voyageur, débarrassé de l'inquiétude que lui donnerait un attelage indocile, n'est pas pour autant à l'abri de toute angoisse ; partagé entre l'enchantement de la vitesse et la réticence devant tant de nouveauté, le politicien Thomas Creevy écrit à propos d'un trajet effectué en 1828, en utilisant une métaphore fréquente à l'époque : « *C'est un véritable vol, mais il est impossible de se libérer de l'idée d'une mort immédiate de tous au moindre accident.* »

Car le train est perçu comme dangereux : à ses débuts on a craint sa vitesse excessive (25 à 50 km/h) qui allait rendre les voyageurs malades ; des chauds et froids étaient à attendre au passage des tunnels (il est vrai que les premiers wagons de 3<sup>e</sup> classe étaient à ciel ouvert et que les voyageurs y subissaient les intempéries tout en recevant fumée et escarbilles).

Michelet dans *La Mer* (1861) : « *L'extrême rapidité des voyages est une chose anti-médicale. Aller comme on le fait en vingt heures de Paris à la Méditerranée en traversant d'heure en heure des climats différents, c'est la chose la plus imprudente pour une personne nerveuse ; elle arrive à Marseille, pleine d'agitation, de vertige.* »

François Arago, physicien français (1786-1853) : « *J'affirme sans hésiter que dans ce passage subit, les personnes sujettes à transpirer seront incommodées, qu'elles gagneront des fluxions de poitrine, des pleurésies [ ... ]* »

Le journal médical anglais *Lancet* constate en 1862 : « *La vitesse et la diversité des impressions fatiguent nécessairement l'œil comme le cerveau. La distance des objets qui se transforme sans cesse exige un continuel travail d'adaptation de l'appareil oculaire à travers lequel ils s'impriment sur la rétine ; et la fatigue intellectuelle du cerveau à les recevoir est à peine moindre, même si elle est inconsciente, car aucun fait n'est moins controversé dans le domaine de la physiologie que celui d'après lequel une activité fonctionnelle excessive entraîne toujours un dommage matériel et une transformation organique de la substance.* »

Par ailleurs, sous son aspect triomphant, le train peut cacher soit une puissance terrifiante, soit une fragilité angoissante : et si la machine se trouvait livrée à elle-même par suite de la défaillance de son conducteur ? Le thème du « train fou » a fait les beaux jours de la littérature et du cinéma.

Lisons par exemple la fin de *La Bête humaine* de Zola (1890). Le chauffeur Pecqueux, ivre de vin et de jalousie, veut entraîner dans la mort le mécanicien Jacques Lantier et les passagers du train qu'ils conduisent (des soldats envoyés à la guerre) ; les deux hommes se battent :

« "Ah ! tu veux arrêter. .. Ah ! tu m'as pris ma femme... Va, va, faut que tu y passes !"

*La machine roulait, roulait, le train venait de sortir du tunnel à grand fracas, et il continuait sa course, au travers de la campagne vide et sombre. [ ... ]*

*Il y eut deux cris terribles, qui se confondirent, qui se perdirent. Les deux hommes, tombés ensemble, entraînés sous les roues par la réaction de la vitesse, furent coupés, hachés, dans leur étreinte, dans cette effroyable embrassade, eux qui avaient si longtemps vécu en frères. On les retrouva sans tête, sans pieds, deux troncs sanglants qui se serraient encore comme pour s'étouffer.*

*Et la machine, libre de toute direction, roulait, roulait toujours. [ ... ] La chaudière était pourvue d'eau, le charbon dont le foyer venait d'être rempli, s'embrasait ; et, pendant la première demi-heure, la pression monta follement, la vitesse devint effrayante. [ ... ]*

*Mais, maintenant, tous les appareils télégraphiques de la ligne tintaient, tous les cœurs battaient, à la nouvelle du train fantôme qu'on venait de voir passer à Rouen et à Sotteville. On tremblait de peur : un express qui se trouva en avant, allait sûrement être rattrapé. Lui, ainsi qu'un sanglier dans une futaie, continuait sa course, sans tenir compte ni des feux rouges ni des pétards. Il faillit se broyer, à Oissel, contre une machine-pilote ; il terrifia Pont-de-l'Arche, car sa vitesse ne semblait pas se ralentir. De nouveau, disparu, il roulait, il roulait, dans la nuit noire, on ne savait où, là-bas.*

*Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin ! N'allait-elle pas quand même à l'avenir, insoucieuse du sang répandu ? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canon, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient. »*

La terrifiante perte de contrôle de la machine est exploitée encore dans des œuvres modernes comme *Runaway Train* d' Andreï Kontchalovsky (États-Unis, 1985), film catastrophe bien fait, avec technologies modernes de gestion des voies et paysages de neige.



Même sans arriver à cette extrémité, une infrastructure importante et fragile (ponts, rails, passages à niveaux, etc.) met le chemin de fer à la merci de ruptures de caténaires, de déraillements, d'attentats divers. Les attentats peuvent avoir lieu en temps de guerre, comme dans le film de René Clément *La Bataille du rail* (1945) qui évoque la lutte clandestine des cheminots pour contrer la puissance allemande et son utilisation des trains lors de la Seconde Guerre mondiale. Ils

peuvent aussi être banalement criminels comme chez Zola, toujours dans *La Bête humaine* : Flore, par jalousie, veut tuer sa rivale et n'hésite pas à provoquer le déraillement du train qui la transporte en bloquant sur le passage à niveau un fardier chargé de pierres, au moment de l'arrivée du train. Le résultat est spectaculaire :

« Alors, à vingt mètres d'eux, du bord de la voie où l'épouvante les clouait, Misard et Cabuche les bras en l'air, Flore les yeux béants, virent cette chose effrayante : le train se dresser debout, sept wagons monter les uns sur les autres, puis retomber avec un abominable craquement, en une débâcle informe de débris. Les trois premiers étaient réduits en miettes, les quatre autres ne faisaient plus qu'une montagne, un enchevêtrement de toitures défoncées, de roues brisées, de portières, de chaînes, de tampons, au milieu de morceaux de vitre. » Ironie du sort, Séverine, la rivale de Flore, n'est pas au nombre des victimes.

On peut retrouver, dans la terrible description des conséquences de l'accident, l'écho de l'horreur qui saisit le public lors de la première catastrophe ferroviaire en Europe. Le 8 mai 1842, la rupture de l'axe d'une locomotive fit dérailler le train Paris- Versailles ; il y eut cinquante-cinq voyageurs tués et cent grièvement blessés. Cela produisit un « traumatisme ferroviaire » européen, selon l'expression de W. Schivelbusch, dont les répercussions furent durables.

L'imaginaire des artistes a intégré cette horreur, ces angoisses brutales ou latentes dans des descriptions et des évocations dramatiques ou morbides que l'on retrouve jusqu'à nos jours.

### **A la recherche des métaphores**

« Évitions ces chemins. - Leur voyage est sans grâces,  
Puisqu'il est aussi prompt, sur ses lignes de fer,  
Que la flèche lancée à travers les espaces  
Qui va de l'arc au but en faisant siffler l'air. <sup>2</sup>  
Ainsi jetée au loin, l'humaine créature  
Ne respire et ne voit, dans toute la nature,  
Qu'un brouillard étouffant que traverse un éclair. »

Vigny, *La Maison du berger* (fragment), 1

Dans les divers textes cités, on peut voir que l'apparition de ce nouveau mode de transport est évoqué à travers certaines métaphores : celle du vol, plutôt positive, celles du tir, du projectile, plus inquiétantes, celle du paquet, dépréciative, celle de la bête déchaînée, franchement terrifiante.

A mesure que les voyageurs s'habituent à ce type de déplacement, « ils développent de nouvelles formes de comportement et de perception, dans lesquels s'intègrent ces nouveaux contenus de l'expérience. La vision "panoramique" est une invention de cette sorte, tout comme la nouvelle conscience générale de l'espace et du temps qui s'appuie sur les indicateurs horaires, et comme l'activité nouvelle qu'est la lecture de voyage.

Ces nouveaux modes de comportement et de perception font disparaître le premier sentiment des voyageurs en train à l'égard de l'appareil qu'ils transportent : l'angoisse. »

(Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, 1990.)

L'habitude et les progrès techniques font oublier combien la machine est potentiellement destructrice. Mais il suffit d'un accident pour réactiver le sentiment d'angoisse :

« Ces rainures de fer où nous sommes forcés de courir sans dévier d'une ligne, emportés par une puissance aussi aveugle, presque aussi indomptable que la foudre, n'est-ce pas une image de cet implacable sort qui nous entraîne, et dont nous sommes les esclaves alors même que nous croyons le maîtriser ? »

Jules Lefèvre-Deumier, *Le Livre du promeneur*, 1854,

# L'ENTHOUSIASME

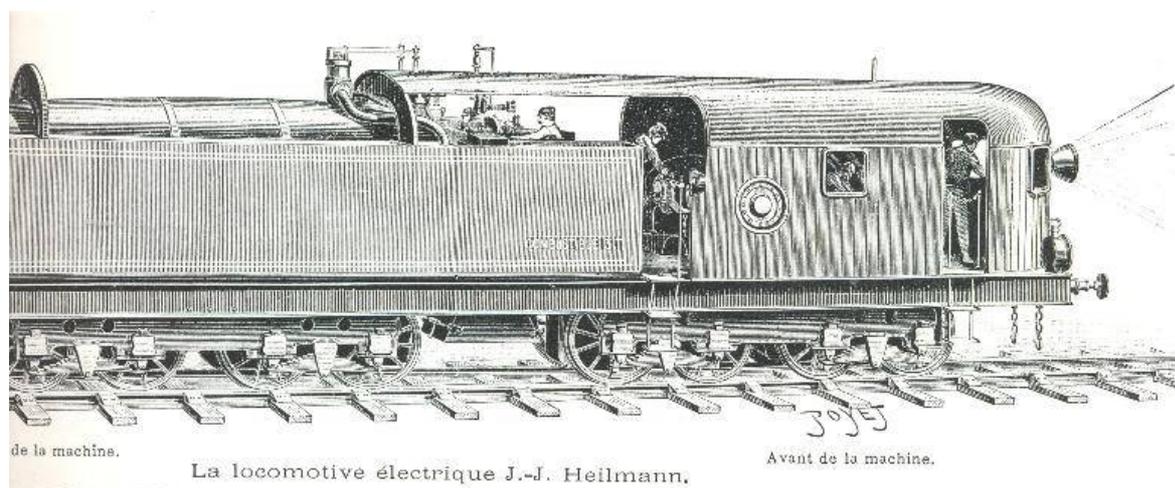
« Emporte-moi, wagon ! enlève-moi, frégate ! »

Baudelaire, *Mœsta et errabunda*, 1855.

« Je causais l'autre jour avec Courbet, ce peintre vigoureux et solide a de plus des idées, et il me semble qu'il en a une grande : c'est d'inaugurer une peinture monumentale qui soit en accord avec la société nouvelle ... Courbet a l'idée de faire des vastes gares de chemins de fer, des églises nouvelles pour la peinture, de couvrir ces grandes parois de mille sujets d'une parfaite convenance, les vues même anticipées des grands sites qu'on va parcourir ; les portraits des grands hommes dont le nom se rattache aux cités du parcours ; des sujets pittoresques, moraux, industriels, métallurgiques- en un mot les saints et les miracles de la société moderne ! »

Sainte-Beuve, *Lettre à Duveyrier*, 1862.

*Locomotive électrique, 1895*



Le train symbolise le progrès ; il a aidé au développement de la civilisation industrielle et au renforcement du grand capitalisme. Nombreux sont ceux qui voient là une évolution positive. Des recherches techniques incessantes améliorent performances et confort des chemins de fer.

La fascination enthousiaste éveillée par le train est sensible dans l'essai cinématographique de Jean Mitry, *Pacific 231*, qui reçut en 1949 le Prix international du film pour le montage.

Associant étroitement les images au rythme de la musique d'Arthur Honegger, l'auteur écrit un hymne à la gloire de la locomotive à vapeur, fruit du travail de l'homme. Il ne cherche pas à réaliser un documentaire ; il parvient à rendre sensible l'énergie de la machine, depuis le démarrage des pistons entraînant les grosses roues métalliques jusqu'à la vitesse progressivement atteinte avalant les rails à l'infini.

Valery Larbaud chante le charme des trains dans une avalanche de métaphores (*Les Borborygmes*, 1908) :

*« 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 ... »*

Le train inspire les artistes, peintres impressionnistes comme Claude Monet (1840-1926), ou plus contemporains comme Delvaux (1897-1994), Edward Hopper (1882-1967), Bernard Buffet (né en 1928).

Des artisans, des industriels ont aussi utilisé les trains comme thème de décoration.

Les faïenceries de Gien, Creil, Montereau, Choisy-le-Roi, ont réalisé, vers 1845, des assiettes à décor ferroviaire.

Les créateurs de tissus et de papiers peints furent aussi attirés par le chemin de fer lors de son apparition. La majorité des œuvres à motif ferroviaire recensées au musée de l'Impression sur étoffes de Mulhouse date des premières décennies suivant la création du chemin de fer. Ce sont des mouchoirs-souvenirs ou des tissus imprimés.

C'est à une locomotive que pense André Breton pour évoquer la « beauté convulsive » dans *L'Amour fou* (1937) :

*« Le mot "convulsive», que j'ai employé pour qualifier la beauté qui seule, selon moi, doit être servie, perdrait à mes yeux tout sens s'il était conçu dans le mouvement même. Il ne peut, sel moi, y avoir beauté - beauté convulsive - qu'au prix de l'affirmation du rapport réciproque qui lie l'objet considéré dans son mouvement et dans son repos. Je regrette de n'avoir pu fournir comme complément à l'illustration de ce texte, la photographie d'une locomotive de grande allure qui eût été abandonnée durant des années au délire de la forêt vierge. »*

## Locomotives

Les locomotives à vapeur séduisent par leur puissance et leur élégance et sont souvent décrites comme des femmes par les auteurs masculins.

Dans *A rebours* (1884), Huysmans fait de la locomotive Crampton « [ ... ] une adorable blonde, à la voix aiguë, à la grande taille frêle, emprisonnée dans un étincelant corset de cuivre, au souple et nerveux allongement de chatte, une blonde pimpante et dorée, dont l'extraordinaire grâce épouvante lorsque, raidissant ses muscles d'acier, activant la sueur de ses flancs tièdes, elle met en branle l'immense rosace de sa fine roue et s'élanche toute vivante, en tête des rapides et des marées. » (Chap. II) Emporté par son imagination érotique, Des Esseintes, le personnage de Huysmans, ose ensuite en parallèle une évocation torride de la lourde locomotive Engerth : « [ ... ] une monumentale et sombre brune aux cris sourds et rauques, aux reins trapus, étranglés dans une cuirasse en fonte, une monstrueuse bête, à la crinière échevelée de fumée noire, aux six roues basses et accouplées ; quelle écrasante puissance [ ... ] »

Ceux qui les côtoient en deviennent amoureux, comme le personnage principal du *Train 17* de Jules Claretie (1877), Martial Hébert, chauffeur puis mécanicien :

« Il s'était mis à l'aimer, cette machine en quelque sorte animée, qui palpait et frémissait sous ses pieds, qu'il nourrissait, qu'il entendait souffler et siffler comme un être. » Ici la métaphore est liée aux sensations (vibrations, rythme) éprouvées à l'intérieur de la machine.

Cette attirance sensuelle est également vécue par Jacques Lantier, le personnage de *La Bête humaine* (1890) de Zola:



« C'était une de ces machines d'express, à deux essieux couplés, d'une élégance fine et géante, avec ses grandes roues légères réunies par des bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants, toute cette logique et cette certitude qui font la beauté souveraine des êtres de métal, la précision dans la force. Ainsi que les autres machines de la Compagnie de l'Ouest, en dehors du numéro qui la désignait, elle portait le nom d'une gare, celui de Lison, une station du Cotentin. Mais Jacques, par tendresse, en avait fait un nom de femme,

la Lison, comme il disait, avec une douceur caressante.

Et, c'était vrai, il l'aimait d'amour, sa machine, depuis quatre ans qu'il la conduisait. Il en avait mené d'autres, des dociles et des rétives, des courageuses et des fainéantes ; il n'ignorait point que chacune avait son caractère, que beaucoup ne valaient pas grand-chose, comme on dit des femmes de chair et d'os ; de sorte que, s'il l'aimait celle-là, c'était en vérité qu'elle avait des qualités rares de brave femme. Elle était douce, obéissante, facile au démarrage, d'une marche régulière et continue, grâce à une bonne vaporisation. »

Le fantasme se développe largement dans l'audace (l'outrance ?) métaphorique. Bien d'autres passages pourraient être cités.

Mais en même temps, la locomotive fait penser au cheval, cet être vivant qu'elle a remplacé :

« Il l'aimait donc en mâle reconnaissant, la Lison, qui partait et s'arrêtait vite, ainsi qu'une cavale vigoureuse et docile [ ... ] » Elle s'emballe lorsque son mécanicien tombe et « Enfin, la rétive, la fantasque, pouvait céder à la fougue de sa jeunesse, ainsi qu'un indomptée encore, échappée des mains du gardien, galopant par la campagne rase. »

Les locomotives modernes des TGV évoquent plutôt l'image du squal, lui-même mythifié dans des films comme *Les Dents de la mer* ; qui provoque à la fois répulsion et envie d'être ce dévoreur d'espace. La SNCF, pour sa publicité du *Shuttle*, la navette d'Euro préfère l'image de la flèche ou celle, fulgurante, de l'éclair, liées à une dynamique du voyage moderne.



## Rails

La fuite des rails a souvent inspiré les, cinéastes, photographes ...

« *Rails infinis, sous le beau clair [de lune et les fourgons,  
A qui j'ai confié l'amertume profonde  
De tous mes chers départs et tant d'enchantements ...* »

Henry Bataille, *Le Beau Voyage*, 1904.

Henri Vincenot, dans *Mémoires d'un enfant du rail* (1980), évoque l'opinion d'un cheminot, le Louis, qui pense que l'invention du rail est supérieure à celle de la locomotive:

« *Qu'était-ce, en réalité, qu'une locomotive ? Une grosse chaudière lourdaude, condamnée à l'immobilité, capable d'écraser sous elle tous les chemins qu'on voudrait lui faire prendre, alors qu'avec le rail, ce petit bourrelet d'acier de rien du tout, judicieusement placé sur un simple platelage de chêne, elle filait légère comme le vent et rapide comme l'éclair, pour employer les expressions de M. Victor Hugo.*

*Il démontrait ainsi, avec aisance, la supériorité évidente du rail sur la locomotive [ ... ] »*

De fait, par synecdoque, le rail désigne tout ce qui concerne le transport ferroviaire comme l'indique le titre de la célèbre revue des chemins de fer: *La Vie du Rail*. Chez un peintre comme Edward Hopper, un rail et des traverses au premier plan du tableau sauvent les demeures isolées ou perdues dans la nature américaine d'un désolant sentiment de solitude en évoquant symboliquement le chemin de la civilisation et des rencontres (voir *Maison au bord de la voie ferrée*, 1925, ou *New York, New Haven et Hartford*, 1931). Le rail est ici un signe symbolique de la frontière qui sépare l'homme de la nature.

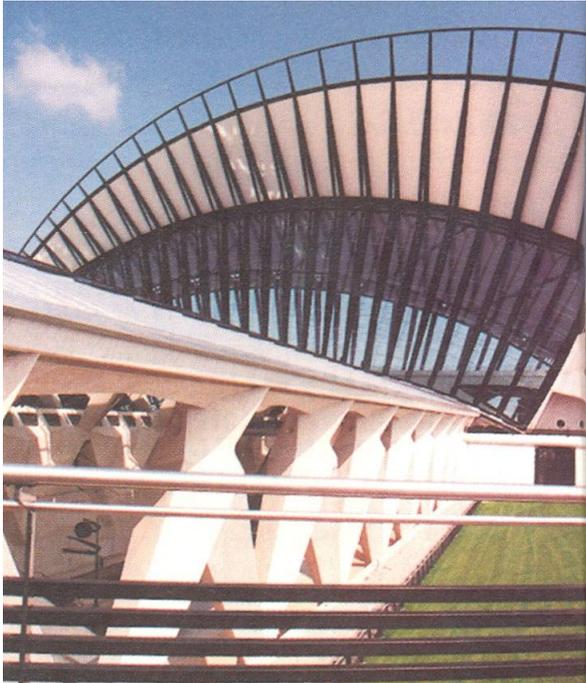


## Gares

« Ah ! la claire arrivée au lever du matin !  
Les gares, leur odeur de soleil et d'orange,  
Tout ce qui, sur les quais, s'emmêle et se déränge,  
Ce merveilleux effort d'instable et de lointain ! »

Anna de Noailles, *L'Ombre des jours*, 1902.

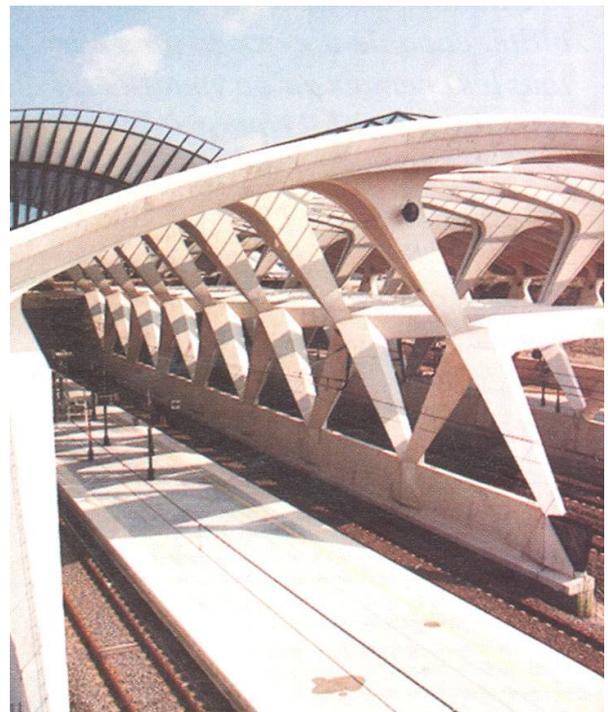
La construction des gares donne lieu à des innovations architecturales: tandis que la partie fonctionnelle (quais, voies) sacrifie à une architecture du fer assez froide, la partie de la gare qui fait la transition avec la ville se développe dans une grande variété de formes. Dans un livre de la collection « *Patrimoine vivant* » paru chez Desclée De Brouwer, sous le titre *Gares, ateliers du voyage : 1837-1937*, Christiane Scelles écrit: « *Du débat architectural passionné et polémique du XIXe siècle, de ces courants stylistiques à travers lesquels s'affrontent "Anciens" et "Modernes", "hommes de science" et "hommes de l'art", la gare témoigne, reflet sensible des interrogations de ceux qui la conçoivent, des arts appliqués des ingénieurs polytechniciens à l'esthétique des architectes des Beaux-Arts. Sa nature ambivalente se prête avec docilité à des interprétations variées de la seule forme par laquelle s'affirme clairement son essence : la halle, sur laquelle se cristallise la modernité de matériaux nouveaux, métal puis béton.*



*Gare de Lyon-Satolas et son aérogare construits de 1991 à 1994 par l'architecte espagnol Santiago Solatrava*

Lorsque Théophile Gautier, dans le journal *Le Temps* en 1846 voit dans ces constructions monumentales l'occasion d'une renaissance de l'architecture, tout à la fois "palais de l'industrie moderne et temple de la religion du chemin de fer", c'est sous le choc esthétique, semble-t-il, provoqué par les halles majestueuses des premières gares. »

On reconnaît chez Gautier le désir scientifique d'une nouvelle religion, celle du progrès et de l'homme, caractéristique d'une partie du XIXe siècle. Au demeurant, l'imagination se donne libre cours dans la construction des gares et le livre de Ch. Scelles illustre ce patrimoine qui va de la gare-cathédrale à la gare-maison, en passant par la gare-palais, la gare-palais-pont et bien d'autres modèles fantaisistes ou régionalistes.



De plus, comme le préconisait le peintre Courbet, la gare ancienne - non normalisée - devient non plus seulement l'objet de l'imagination, mais son support matériel pour un autre sujet : elle se présente souvent comme une vitrine de la ville et des activités économiques qu'elle favorise, à moins qu'elle n'offre aux regards des représentations allégoriques ou encore des aperçus sur les régions qu'elle dessert. Les compagnies, qui se partagent le réseau français jusqu'en 1938, font souvent appel à des artistes reconnus pour décorer halls, salles d'attente, buffets, de sculptures, céramiques, vitraux ou panneaux peints, plus fragiles.

Les écrivains ont souvent décrit ou évoqué les gares.

*La Bête humaine* (1890) de Zola s'ouvre sur une description de la gare Saint-Lazare contemplée par Roubaud du haut d'un appartement de fonction, dans une opposition du noir au blanc annonçant l'atmosphère dramatique du roman :

« *Sous la marquise des grandes lignes, l'arrivée d'un train de Mantes avait animé les quais [ ... ] Une autre machine, puissante celle-là, une machine d'express, aux deux grandes roues dévorantes, stationnait seule, lâchait par sa cheminée une grosse fumée noire, montant droit, très lente dans l'air calme. Mais toute son attention fut prise par le train de trois heures vingt-cinq, à destination de Caen, empli déjà de ses voyageurs, et qui attendait sa machine. Il n'apercevait pas celle-ci, arrêtée au-delà du pont de l'Europe, il l'entendait seulement demander la voie, à légers coups de sifflet pressés, en personne que l'impatience gagne. Un ordre fut crié, elle répondit par un coup bref qu'elle avait compris. Puis, avant la mise en marche, il y eut un silence, les purgeurs furent ouverts, la vapeur siffla au ras du sol, en un jet assourdissant. Et il vit alors déborder du pont cette blancheur qui foisonnait, tourbillonnante comme un duvet de neige, envolée à travers les charpentes de fer. Tout un coin de l'espace en était blanchi, tandis que les fumées accrues de l'autre machine élargissaient leur voile noir. »*

La vision de la même gare que donne le célèbre tableau de Monet est plus colorée, malgré la présence envahissante de la fumée et de la vapeur.

Autre atmosphère avec Léon-Paul Fargue qui introduit l'étrange métaphore des yeux :

« *La petite gare aux ombres courtes, lasse de cinq heures [ ... ] Comme un reflet du ciel au fil des hautes herbes, les rails où fuient des yeux bleus, vont chercher les yeux roux des voyages. Le tremblement bref et sourd d'un train qui sort au bas du ciel. »*



Ou encore Paul Nizan (*Antoine Bloyé*, 1933) attentif à l'activité symbolisée par les infrastructures animées :

« [ ... ] partout ces nœuds brillants de communications, ces gares régulatrices illuminées par les constellations des lampes à arc, ces plaques tournantes, ces chariots, ces cabestans de manœuvre polis comme des armes par le frottement des câbles d'acier, ces dos d'âne d'où les wagons descendent mollement vers l'éventail des voies, ces postes d'aiguillages plus sensibles que des passerelles de navires [ ... ] »

On ne peut oublier les petites gares désuètes peintes par Paul Delvaux (1897 -1994) qui allient précision et poésie : gares vues la nuit, désertes ou observées par des enfants étrangement immobiles, gares déployant leur arsenal de signaux, verrières, supports métalliques, fils télégraphiques, balustrades, fuite de rails dans une lumière contrastée.

La gare, enfin, image de tous les élans, de tous les départs :

« *Partir. ... on dirait que les gares n'existent que pour les fugueurs en mal d'espérance, les éternels sans-abri, pour ceux qui aiment le balancement des trains, la joie de la vitesse, pour ceux qui sont de nulle part et qui rêvent de partout ; on dirait que les gares n'existent que pour ceux qui aiment la mer là-bas, au bout, tout au bout des rails. »* (Jean-François Sonnay [1983], cité par Pierre Gisling dans *Les Aiguillages du rêve* [1984].)

## Évasion

De multiples affiches ont vanté les mérites des régions que le train permet d'atteindre aisément, comme l'ont bien compris, à partir de 1936, les bénéficiaires des congés payés. Les Compagnies et, à partir de 1938, la SNCF proposent des « trains de plaisir » dans lesquels il ne faut rien voir de grivois : ce sont des trains à tarif réduit roulant certains jours vers des destinations de loisir, plages, sites célèbres ... Dès 1862, une lithographie de Daumier témoigne de l'engouement du public pour ces voyages.

### Intérieur de TGV

Le train fait rêver à un « ailleurs » symbole de vacances. C'est un train célèbre, l'express Paris-Méditerranée, qui donne son titre en 1924 au ballet *Le Train bleu* : musique de Darius Milhaud, livret de Cocteau, chorégraphie de Bronislava Nijinska, rideau de scène et décors de Picasso, costumes de Chanel. A vrai dire, on ne voit nul train dans cette comédie chorégraphique, mais c'est le Train bleu qui a amené les danseurs dans la station balnéaire où se situe l'action.



L'attrance pour les destinations lointaines ou mystérieuses qui font rêver est sensible dans la célèbre série de documentaires télévisés *Les trains du bout du monde*. L'Orient-Express, le train des Andes (Pérou-Bolivie), le Moscou-Pékin, le train du Grand Nord (Canada), d'autres encore, en Inde, en Afrique, en Asie, parlent toujours à notre imagination.

## Paysages

Ces paysages vus du train, dont certains déclaraient qu'ils n'existaient plus, l'œil apprend à les voir et à les apprécier.

Alors que Flaubert déteste voyager en train et s'efforce de dormir tant il est incapable de s'habituer à la vue du paysage par la fenêtre du compartiment, d'autres font des efforts d'adaptation :

« C'est devenu un préjugé d'affirmer qu'on ne voit rien de la fenêtre du train, note l'écrivain suédois Strindberg en 1885. Il est vrai qu'un regard sans intérêt ne voit qu'une haie et une rangée de poteaux télégraphiques. Mais après m'être entraîné pendant trois ans, j'ai identifié et dessiné de la fenêtre du compartiment des paysages, des fleurs, des maisons paysannes, des outils ... Je ne conseillerai pourtant à personne de dépeindre un pays étranger à partir de la seule fenêtre du train, car la condition pour pouvoir le faire est très simple : tout connaître à l'avance. »

Cette nouvelle vision mobile n'est pas sans effets artistiques intéressants ; dans un texte cité plus haut, Victor Hugo évoque « *les longues tresses vertes* » des luzernes, les villes, les clochers et les arbres qui « *dansent et se mêlent follement à l'horizon* », etc.

Théophile Gautier (*Caprices et Zigzags* [1846] dans *Voyage en Belgique*) décrit aussi ce décor changeant :

« *La terre grise, tigrée de taches blanches, avait l'air d'une immense queue de pintade ; les étoiles de la marguerite, les fleurs d'or du colza perdaient leurs formes et hachaient de zébrures diffuses le fond sombre du paysage.* »

Même impression panoramique chez Desnos (*L'Évadé*, 1936) :

*« Il rêvait les yeux clos au coin de la portière,  
Tandis qu'au long des rails se couchaient les forêts,  
Tandis que les sillons tracés droits dans la terre,  
Comme une roue immense rayonnaient. »*

Le train crée un nouveau paysage. W. Schivelbusch cite un voyageur américain de 1853 : *« Les beautés de l'Angleterre dignes des rêves devraient donc être aussi fugitives. C'est lorsque l'on cingle à une de quarante milles, attaché à une loco qu'elles paraissent le plus attrayantes. Le trajet n'exige aucune attention ou aucun méditatif, et bien que les objets proches semblent voltiger au-devant, les champs et le plus éloignés ne se dérobent nullement à la contemplation, ils demeurent assez longtemps dans le champ visuel pour laisser une impression durable. Tout est si paisible, si plein de fraîcheur, si familier, à peine y a-t-il quelques objets qui retiennent l'œil ou qui détournent l'attention du charme de l'ensemble, tandis que je me prends à rêver parmi ces beautés, tandis que je fends l'air aussi vite que si je chevauchais un cyclone. »*

Jules Claretie, journaliste parisien, écrit dans *Voyages d'un Parisien* (1865) :

*« En quelques heures il vous présente toute la France, sous vos yeux se déroule la totalité du panorama, une succession rapide d'images charmantes et de surprises toujours nouvelles. Il vous montre purement et simplement l'essentiel d'une région, en vérité c'est un dans le style des anciens maîtres. N'exigez de lui aucun détail mais seulement le tout où est la vie. Enfin, après qu'il vous a ravi par la ougue du coloriste, il s'arrête et vous libère à votre but. »*

#### *Le train du Montenvert à Chamonix*

La vitesse ajoute un élément au paysage et le chemin de fer en permet une découverte dont le cinéma joue dès ses débuts; en effet, le septième art est tout de suite lié au chemin de fer et pas seulement pour montrer l'arrivée du train en gare, à La Ciotat pour les frères Lumière, ou ailleurs (c'est un thème très souvent utilisé pour exploiter l'effet spectaculaire de l'image animée).

Très vite, de hardis opérateurs montent à l'avant des locomotives pour filmer les paysages dans le vertige de la vitesse. D'autres prennent des travellings latéraux par les portières.

Un américain, George C. Hale, a même l'idée d'exploiter dès 1904 le « train-cinéma », mis au point par William J. Keefle : les spectateurs sont placés dans un wagon immobile dont l'avant est remplacé par un écran de projection sur lequel défilent des paysages filmés à partir d'un train; un mécanisme permet d'ajouter secousses et bruitages correspondant au film projeté. Un précurseur du Futuroscope de Poitiers !





Avec la vitesse, l'objet se dissout dans le mouvement, comme Turner l'a montré dans son tableau peint en 1844, *Pluie, Vapeur et Vitesse : la Grande Voie ferrée de l'Ouest*, et comme Victor Hugo l'a décrit en évoquant le croisement de deux trains dans la nuit :

« Le convoi qui allait à Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l'une par l'autre ; on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon. De ce

*tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées. »*

Lettre à sa femme du 22 août 1837.

Cependant, la vision optimiste du chemin de fer n'est pas générale. Nous voyons poindre l'aspect angoissant des trains à travers l'humour noir de Peter Ustinov (*Dieu et les Chemins de fer d'État*, 1994 pour la traduction française), prenant un train en Italie un jour de grève :

« Tant de cruels armistices ont été signés dans des wagons de chemin de fer qu'il en faut très peu pour qu'il règne en ces lieux une atmosphère de fatalité et de malheur. Ce jour-là, il y avait près de l'entrée un petit groupe de fonctionnaires qui marmonnaient entre eux tandis que des panaches de vapeur montaient nonchalamment de sous le train pour venir s'enrouler autour de leurs jambes. Ils consultaient des documents, prenaient des notes, griffonnaient des choses.

Le contrôleur me regarda droit dans les yeux : déjà je me sentais comme un général vaincu. "Il est bien entendu, déclara-t-il, que vous partez à vos risques et périls.

- Oui, répondis-je. C'était une capitulation sans condition, mais quelle autre possibilité y a il ? »

### **Fragile comme un câble**

« Pour commencer le cheval vapeur a sabots de charbon exulte dans la chaudière des rêves Dieu n'existe plus la matière fait peur l'homme a peur de même sous les étoiles amarrées du fini infini

Retour à la terre où les étoiles clignotent comme la neige de la mer dans l'armoire électrique quelque chose se passe des courants continus circulent à fleur de peau diffusant l'énergie vers le bornes sensibles haut les mains halte à l'indifférence branchez-vous sur la vie des milliards d'électrons respirent pour un accouchement la nuit est parcouru d'échines ferroviaires tous les tramways s'appellent DÉSIR dans les gares où le quai se mélange au sommeil[ ... ] »

Bernard Gueit, *TGV technologies* paru dans la revue *Parole*, n° 14, 1983

Ce sentiment de se sentir pieds et poings liés lorsqu'on s'en remet au chemin de fer rejoint les inquiétudes des premiers voyageurs. Ceci n'amène à considérer les divers aspects de l'angoisse qui, dans la littérature ou au cinéma, sont liés au train.

# L'ANGOISSE

## **Images**

Certaines évocations de gares ou de trains véhiculent des images assez glauques, comme chez Jeanpyer Poels :

### **Migrations**

" Lorsque l'éclipse infecte la lumière,  
Efface le dessin capital des villes,  
La première gare est une brèche,  
Plus géante à chaque heure de gué ;  
La seconde est le sol, au cœur de ses orties.  
[ ... ] Chemins de bronze vers la brèche,  
Les rails abandonnent la ligne des baies,  
Frontière aux ongles vénéneux ...

[ •• ] »

*Prisme primitif, 1967.*

### **Gare névralgique**

" Pendant le galop vers le chauffoir  
de la gare nomade  
nombre d'isoliers aux fantasias  
d'attelés fabuleux me font projectile  
Quant à la gare où de profus suintements  
de langues de terre favorite  
parcheminent la salle d'attente  
elle est pulsatile - nasse d'almanachs  
Horloge africaine pignon électrocuteur  
esquilles lumineuses quais flasques  
La gare distillatoire de  
succulentes truandes et violâtres  
se ternit de suif»

*Proie cardinale, 1971.*

« [ ... ] Les inquiétudes  
Oublie les inquiétudes  
Toutes les gares lézardées obliques sur la route  
Les fils téléphoniques auxquels elles pendent  
Les poteaux grimaçants qui gesticulent et les étranglent  
Le monde s'étire s'allonge et se retire comme un harmonica qu'une main sadique tourmente  
Dans les déchirures du ciel, les locomotives en furie  
S'enfuient  
Et dans les trous  
Les roues vertigineuses les bouches les voix  
Et les chiens du malheur qui aboient à nos trousses  
Les démons sont déchaînés  
Ferrailles  
Tout est un faux accord  
Le broun-roun-roun des roues  
Chocs  
Rebondissements  
Nous sommes un orage sous le crâne d'un sourd  
"Dis, Blaise, sommes-nous bien loin de Montmartre ?" [ ... ] »

*Blaise Cendrars, La Prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France, 1912-1914.*

L'angoisse et le sentiment de la mort, qui imprègnent les premiers voyages en train, réapparaissent sous diverses formes. La chanson populaire « réaliste », friande de mélodrame, transforme en cauchemar la joyeuse équipée d'un train de plaisir, le mécanicien et le chauffeur s'étant entre-tués à cause d'une rivalité amoureuse, comme dans le roman de Zola (*La Bête humaine*) : « *Roule, roule, train du plaisir !* »

Les poètes, comme Gilbert Lamireau, font ressentir, à travers l'évocation d'une gare, la cruauté du temps qui passe, emportant l'amour, la vie, sous le regard implacable de l'horloge :

### **Saint-Jean**

« Une gare comme une autre  
Avec les rails qui s'en vont  
Et les trains qui les poursuivent  
Une pendule torture  
Les nerfs hagards des inconnus  
Il y a des coussins rouges  
Et des adieux à revendre  
L'amour est au bout du monde  
La mort est au bout du quai  
Des arbres bleus de chants d'oiseaux  
Ailleurs est la vie véritable  
Nul ne le dit ceux qui le savent  
Sont pris au filet des fumées  
Le passé claque les portières. »

Gilbert Lamireau, *Le Principe et la Fin*, 1955.

## Accident, mort

La source d'angoisse primordiale, c'est d'abord le danger immédiat créé par la vitesse, le risque d'accident, souvent matérialisé au cinéma par une caméra au ras des rails et des roues. Au début du film qu'il a tourné d'après *La Bête humaine* de Zola, en 1938, Jean Renoir montre d'abord la locomotive, puis le champ se resserre sur les bielles, les roues en mouvement enfin on voit les rails, les wagons, avant un retour sur la locomotive avec le chauffeur et le mécanicien au travail, et de nouveau les rails défilant pour donner une impression de vitesse assez alarmante, dans une absence de dialogue, la musique de Joseph Kosma scandant le rythme des roues, jusqu' à l'arrêt en gare du Havre. Bien des films ferroviaires sont ainsi marqués par des plans de coupe sur les rails défilant à toute vitesse. L'impression est souvent angoissante. Hitchcock les utilise aussi dans ce sens.

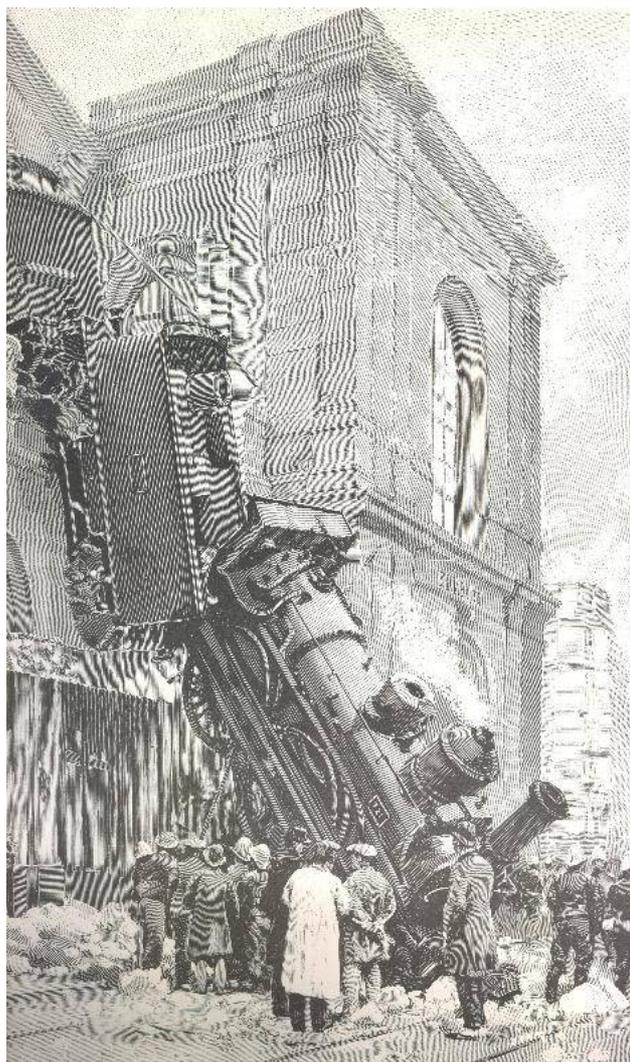
*Accident à la gare Montparnasse, à Paris, le 22 Octobre 1895. L'express Granville-Paris, dont es freins avaient lâché, a traversé la façade. La locomotive et le tender s'écrasent : un mort -une marchande de journaux-*

Le train qui déraile, qui roule privé de son conducteur, entraînant ses passagers à une mort certaine (à moins qu'un héros providentiel n'intervienne à temps), le train qui percute un obstacle, un véhicule à un passage à niveau, le train qui va écraser (sauf si Zorro arrive) une vie innocente enchaînée sur les rails, l'accident ferroviaire qui permet à un personnage de passer pour disparu ou d'endosser une autre personnalité ... , on aura reconnu le thème principal ou une péripétie importante de nombre de films, du muet à nos jours.

L'angoisse peut se déplacer sur gares, entrepôts, dépôts : toujours dans le film de Renoir, lors des rendez-vous nocturnes de Lantier et de Séverine dans les dépendances de la gare du Havre, on sent l'idée de meurtre qui rôde avec les rats.

- La deuxième source d'angoisse du train est le sentiment de se trouver dans un lieu clos, à la merci d'éventuels compagnons de voyage qui peuvent être animés de mauvaises intentions.

L'origine de cette crainte se trouve dans les faits divers des débuts du chemin de fer où deux voyageurs furent tués (à quatre ans de distance tout de même) dans leur compartiment fermé (le premier fut Poinsot, trouvé mort dans le train Mulhouse-Paris, le 6 décembre 1860). Il faut dire que dans ces trains, il n'y avait pas de couloir, chaque compartiment étant isolé du voisin et ne s'ouvrant que par une porte donnant directement sur le quai ou la voie. Seul un marchepied courait à l'extérieur du wagon, d'un usage évidemment réservé, en cas d'urgence, au personnel de la compagnie. Ce détail donne lieu, chez Zola, à une scène hallucinante:



Roubaud, après avoir tué l'ancien amant de sa femme dans le compartiment privé de celui-ci, oblige sa compagne à regagner avec lui leur propre compartiment en cheminant dangereusement sur ce marchepied, le long d'un train lancé à pleine vitesse. Ainsi se trouvera-t-on -devant un «crime de chambre close ». La version cinématographique en 1938 fait l'économie de cet épisode: le train moderne utilisé par Renoir est nanti de ce couloir latéral caractéristique des trains européens.



Même impression de lieu clos dont on ne peut s'échapper dans le film *Train d'enfer* (1984) où Roger Hanin dénonce le crime raciste commis dans le Bordeaux-Vintimille : trois agresseurs attaquent et défenestrent un Arabe dans le rapide sans que personne n'ose s'interposer.

Ce thème du compartiment (ou par extension du wagon) fermé, lieu d'un crime, est très utilisé dans la littérature policière, d'Agatha Christie à Sébastien Japrisot (*Compartiment tueurs*). La romancière anglaise étend

l'espace clos à un train entier bloqué par la neige dans *Le Crime de l'Orient-Express*.

On ne saurait oublier l'assassinat de Fleurissoire précipité sur la voie par Lafcadio dans *Les Caves du Vatican* de Gide (1914) ; l'idée du crime gratuit naît de l'isolement, de la facilité du geste, du sentiment (fallacieux) de sécurité donné au criminel en puissance par la solitude dans le train:

« Qui le verrait ? pensait Lafcadio. Là, tout près de ma main, sous ma main, cette double fermeture que je peux faire jouer aisément, cette porte qui céderait tout à coup. »

Les trains américains, eux, à l'exception des wagons-couchettes, se présentent plutôt comme des « autobus » avec un couloir central ; ces wagons-salons facilitent les mouvements des voyageurs et rendent l'isolement peu probable. Aussi les films policiers américains qui les utilisent privilégient-ils le thème de la poursuite, Comme *Transamerica Express* (1976) d'Arthur Hiller ou le célèbre *Mécano de la General* de Buster Keaton, en 1926 (*General* est le nom de la locomotive).

Enfin, le train est en puissance une arme porteuse de mort que l'on peut tourner contre soi-même: le suicide d'Anna Karénine (personnage du roman de Tolstoï), qui se jette sous un train, est la conclusion logique de sa détresse et du cauchemar qui la hante depuis le jour où elle a assisté à un accident dans une gare.

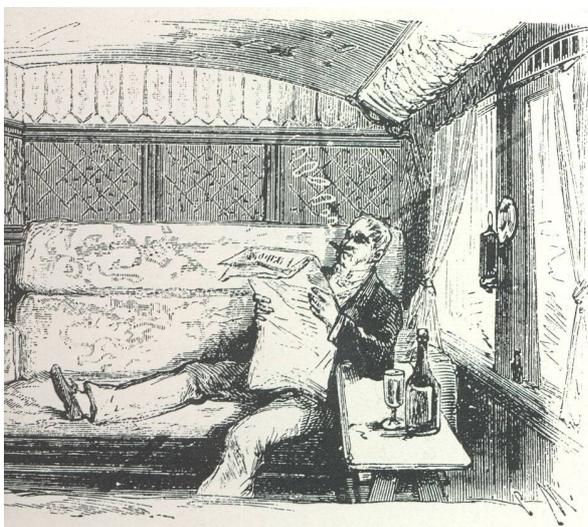
Un autre lamentable suicide ferroviaire est conté dans une courte nouvelle en bande dessinée de Grange et Tardi, *Pacific Rose*: la pauvre Rose, désespérée de ne pas avoir été acceptée par la compagnie comme conductrice de locomotive (c'est son rêve de conduire des trains comme son papa), se jette sous la machine conduite précisément par son père.

## Rencontres, attentes, séparations

Les rencontres dans les trains sont souvent inquiétantes ou dangereuses, comme celle de Cary Grant et d'Eva Marie Saint dans le *Chicago-Express* (*La Mort aux trousses* de Hitchcock, 1959). Alors que C. Grant croit à une rencontre fortuite et séduisante, il s'agit d'un rouage de la mystérieuse machination dont il est victime. De nombreux films à trame policière utilisent un tel élément narratif.

Plus gravement, le train est le cadre de rencontres marquées par le destin : rencontres sans lendemain ou au contraire régulièrement renouvelées, comme si le train, la gare étaient un lieu des possibles où les interdits s'annulent dans l'anonymat, le passage, le déracinement.

Ainsi, dans *Brève Rencontre* du cinéaste anglais David Lean (1945), lors de déplacements réguliers en train et d'attentes dans les gares, une femme mariée rencontre un médecin, marié lui aussi. Ils s'aiment puis se séparent douloureusement pour ne pas détruire leurs foyers. La gare, évoquée avec réalisme, est au centre de cette rencontre romantique.



*Compartiment de wagon-lit des Chemins de fer de l'Est en 1875, installation de jour.*

C'est dans un train (*Le Train* de P. Granier-Deferre [1973], d'après le roman de Simenon), que J.-L. Trintignant incarnant Julien, un artisan électricien, rencontre en 1940 Romy Schneider (Anna Kupfer, riche bourgeoise juive allemande) pour un amour voué à l'échec ; trois ans plus tard, arrêtés par la Gestapo, ils se rejoignent encore dans un train, mais dans un wagon de marchandises en route vers les camps d'extermination. Les trains ne sont pas alors un simple décor ; dans l'imaginaire, ils jouent le rôle du destin.

Les poètes évoquent volontiers les séparations sur les quais de gare ou les attentes vaines d'un aimé :

« Les poètes l'ont cent fois décrite, cette angoisse douloureuse de l'amant ... Mais attendre sa maîtresse dans une gare, dans une salle d'attente, c'est bien autrement lugubre. Les quinquets allumés et sourds, sans reflets sur un plancher poussiéreux, les grandes baies vitrées, cet incessant bruit de pas et de portes qui sonne aux oreilles inquiètes, la hauteur vide des murs, ces affiches qui s'étalent : "train de plaisir pour Monaco, promenade circulaire en Suisse", cette sphère de changement, d'indifférence, d'instance, tout est fait pour serrer le cœur et augmenter son angoisse. »

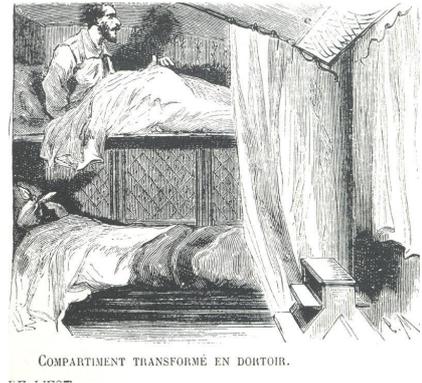
Alphonse Daudet, *Fromont jeune et Risler aîné*, 1874.

Cocteau, dans *L'Adieu au fusilier marin* (1918), trouve une belle image pour évoquer la douleur des séparations :

[ ... ] la bien-aimée  
sur le marchepied du wagon.  
Au poignet qui passe, elle attache  
Le fil de son cœur enroulé :  
Lorsque le train part, il dévide  
tout le cœur ; la bien-aimée meurt.  
Et morte, elle doit s'en aller  
de la gare, du monde vides ? »

Ou encore Christian Bachelin dans *Neige exterminatrice* (1967) :

« Du côté de Shanghai de Prague ou d'Amsterdam  
Odeur d'amour malade et de neige tzigane  
Quelque part et suivant le hasard des nuages  
Attendre attendre encore la même voyageuse  
Le cri d'un autorail me barre la mémoire.  
[ ... ] A tous vents de salle d'attente d'une gare  
Tourne le roman blême au mystère adultère  
Purs esprits de la nuit les ombres du voyage  
Sous leur imperméable émigrent dans du gris »



*Le même, installation de nuit.*

Le sifflet du train évoque un cri, image récurrente et saisissante:

### **Transit**

« [ ... ] Quand la gare est un fleuve où s'arrêtent les Parthes  
Lassés de tant de jours sous un ciel féodal,  
Les amants séparés dans la ville regardent  
Tomber la nuit ainsi qu'un cri de train postal. »

Michel Stavaux, *Des cactus que la mer rejettera demain*: poèmes, 1969.

Tout est dans ce petit texte : la mort, l'amour blessé, le temps qui passe ...  
Les séparations peuvent être celles de l'exil ou de la guerre :

### **Celui qui s'en est allé**

« Sur les vitres la nuit la neige  
Les rails luisants dans l'ombre grège  
Disent les séparations sans espoir  
A la gare  
    dans la salle des troisièmes  
Dort les pieds nus  
    une femme au fichu noir  
Et moi je fais les cent pas  
La nuit la neige à la fenêtre  
Une chanson qui vous pénètre  
C'est la chanson préférée  
De mon frère  
Celui qui s'en est allé  
La chanson préférée  
La chanson ...  
Ne regardez pas mes yeux, frères  
Un sanglot se noue dans ma gorge ...  
Les rails luisants dans l'ombre grège  
Disent les séparations sans espoir  
A la gare  
    dans la salle des troisièmes  
Dort les pieds nus  
    une femme au fichu noir  
La nuit la neige à la fenêtre  
Une chanson qui vous pénètre ... »

Nazim Hikmet, *C'est un dur métier que l'exil* (traduit du turc par Nazim Hikmet et Charles Dobzynski), 1957.

## La guerre

L'imaginaire des trains est aussi lié à la guerre ; le train a été utilisé comme transport de troupes :

« *Souviens-toi des derniers adieux*

*Des pleurs illuminant les gares. »*

Roger Allard, *Ode à la paix* dans *Les Élégies martiales*.

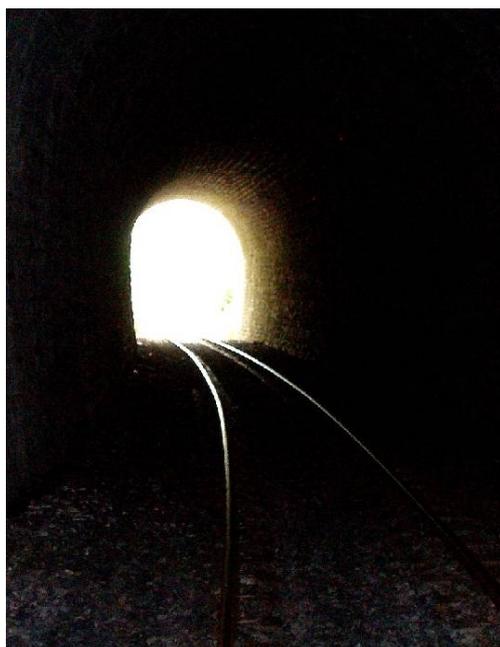
Le train a été l'objet de sabotages durant la dernière guerre mondiale pour bloquer les moyens des Allemands.

Avec son humour noir, Jacques Perret évoque dans *Le Caporal épinglé* (1947) le transport de prisonniers de guerre :

« *Je ne sais plus combien nous étions dans le fourgon, mais pour fermer les lourdes portes il avait fallu se presser comme dans le métro. On ne peut pas dire que nous nous y installâmes ; chacun resta où il était en s'efforçant de se tasser jusqu'à poser son derrière sur quelque chose, une épaule, un genou, ou même le plancher pour les veinards. J'avais eu la chance d'avoir une place contre la paroi et Pater contre moi, affectueusement soudé. Un soupçon d'air et de lumière nous venait de deux lucarnes oblongues et grillagées ouvertes près du plafond. Mais les gars s'étaient agglutinés dans ces zones privilégiées avec un instinct de bétail et rien ne pouvait détourner ces têtes contorsionnées, tendues et collées contre les barreaux du soupirail. Par malchance notre fourgon était une très vieille carcasse qui roulait en saccades sur des ressorts cassés et des roues cabossées. Une grosse brouette emportée sur des pavés. Les boyaux vides s'emmêlaient, tiraillant sur l'estomac, et dans le crâne livré au tintamarre, la cervelle moussait comme des œufs battus. Parfois un fragment d'idée surgissait, flottait et glissait deux secondes à la surface du fracas comme un espoir aussitôt englouti. Je ne voyais autour de moi dans cette lumière de cul-de-basse-fosse que visages livides et sautillant en cadence, têtes d'idiots en détresse. »*

Le rire des victimes est une façon de dominer leur difficulté d'être, au moment des faits et à l'heure des souvenirs. Rappelons toutefois qu'il s'agit ici de soldats prisonniers et non de déportés civils.

Enfin, il reste dans la mémoire des hommes les sinistres « trains de la mort » qui emmenèrent les déportés vers les camps, entassés dans des wagons à bestiaux. La célèbre photo de Depardon exprime ce contexte du butoir, du non-retour, avec cette béance monstrueuse au bout.



### Les métaphores de la vitesse, de l'inquiétude, de la douleur

« Le train gémit, panier d'osier  
plein de vitesse ...  
Coup de poing des voyages inverses,  
gifles noires des tunnels.  
Aux aiguilles le train oublie le refrain  
et bafouille !  
Nous sommes gobés par la gare comme un œuf. »

Paul Morand, *Déplacement dans Feuilles de température*, 1920.

#### **Voyage**

« J'attends  
La pendule et la roue tournent en même temps  
Le train s'allume  
Et le long des sapins  
La grande peau qui fume  
C'est la mer  
Ne laisse pas ton cœur traîner par la portière  
Prends ta place  
IL fait bleu  
Le ciel couvre la glace  
Une étoile s'ébat  
Quelqu'un qui s'est manqué se suicide tout bas [ ... ] »

René-Guy Cadou, *Bruit du cœur*, 1941.

« Mais l'infini est là, gare de trains ratés  
Où les gens, aveuglés de signaux, s'apitoient  
Sur le sanglot des convois, et vont se hâter  
Tout à l'heure ! et crever en travers de la voie.  
[ ... ] Car la vie est partout la même.  
On ne sait rien !  
Mais c'est la gare ! et faut chauffer, qui pour les fêtes  
Futures, qui pour les soi-disant temps anciens.  
Oh ! file ton rouet et prie et reste honnête. »

Jules Laforgue, *Gare au bord de la mer*, 1886.

« Te souviens-tu du long orphelinat des gares  
[ ... ] Te souviens-tu des banlieues et du troupeau plaintif des paysages [ ... ] »

Guillaume Apollinaire, *Le Voyageur dans Alcools*, 1913.

« [ ... ] Dis-moi ma vie, quels sont  
Ces hommes soulevant leurs rails de solitude sur des voies désertées ? [ ... ] »

Pierre Seghers, *Dis-moi ma vie*, 1972.

« [ ... ] Crépuscule sur la ville. Au loin les trains hurlent dans les forêts civilisées, et la nuit se gratte la tête  
de ses arbres de fer [ ... ] »

Le grand départ est annoncé par un chef de gare en caleçon long. Un temps pour partir cela existe aussi. La locomotive tousse, éternue, puis respire, puis souffle, respire, SOUFFLE, et titube sur les rails comme une chienne ivre, et ricane dans la nuit, et s'éloigne, et se tait. Dans ma tête. »

Jean-Claude Walter, *Dimension du monde dans Le Sismographe appliqué*, 1966

## Le fantastique

Le mouvement du train suggère des images nouvelles hantées par l'inquiétude ; un orage se déchaîne, décuplé par la vitesse :

« *L'espace hurlait dans le soufflet. Le wagon crissait, les boggies criaillaient, les roues cognaient violemment les joints, craquaient les aiguillages, pattes de lièvre et cœur brutalement forcés, des bâtiments fous claquaient contre les vitres et disparaissaient dans d'immenses envols chargés d'eau noire. [ ... ] La pluie frappait les vitres d'énormes mains ruisselantes. Le vent courait avec le train, le fouettait, l'enveloppait de ses lanières fluides barbelées de chuintements aigus. »*

Gaston Compère (né en 1924), *La Chute dans le gris*.  
nouvelle citée dans *Histoires de trains fantastiques*.  
anthologie établie par Danny De Laet, 1979.

Ainsi s'ouvre une nouvelle dimension, le fantastique, suggéré par le défilement du paysage, la modification du temps, ou encore le mouvement général vécu par le voyageur :

« *La vision à grande vitesse fait naître en moi un état spécial, pareil à celui où l'on glisse, où l'on se fond avec délices - trop rarement hélas ! et pour un temps trop bref - à un certain degré d'ivresse légère. Mollement assis dans mon coin, je fixe les lointains qui lentement se modifient, les champs et les arbres fuyants, les détails follement fugitifs de la haie que nous longeons. Plan par plan, les accélérations successives se perdent dans un vertigineux contrepoint de mouvements. L'éblouissement me plonge bientôt dans une sorte de transe. Hors du temps, dans une passivité quasi de sommeil, je contemple un spectacle qui assume la qualité à la fois irréelle et intense d'un rêve. En plein repos, j'ai une illusion d'activité. Profondément solitaire, je suis installé en pleine fantasmagorie. »*

Aldous Huxley (1894-1963), *Tour du monde d'un sceptique*.

Le chemin de fer est très présent dans la littérature fantastique, sous la forme du train qui disparaît mystérieusement entre deux gares, ou sous celle du train dont on ne peut plus descendre, qui ne s'arrête jamais plus, ou de celui qui fait voyager dans le temps.

Jacques Stenberg (né en 1923) utilise le souvenir des trop réels convois nazis dans une courte nouvelle fantastique (*Le Train*), écrite en 1970. Un matin que tout rattache à l'époque contemporaine, le narrateur est arraché de son lit et mené gare de l'Est, quai 6, pour être embarqué avec toute une foule éperdue dans un wagon à bestiaux, alors que sur les autres quais la vie moderne continue :

« *Personne sur le quai 7 ou sur le quai 5 ne nous accordait un regard. Nos cris passaient inaperçus, notre affolement tombait dans le vide. Je me laissai aller. Je venais de comprendre : nous étions vraiment sur d'autres rails, nous étions faits comme des rats.*

*Et le train s'ébranla. Dans l'indifférence générale.*

*Destination Auschwitz ? Dachau ? Buchenwald ? Belsen ? Quelle importance ? »*

Les « *autres rails* » sont les vecteurs d'un autre temps dans lequel est projeté le narrateur, mais cette nouvelle est aussi un apologue : rappel de l'aveuglement volontaire d'une époque, incarnation du destin dans le train.

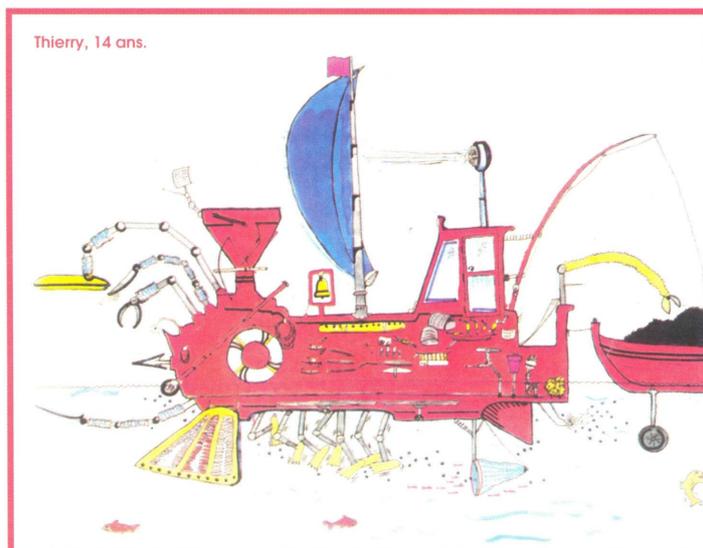
Le train qui s'évanouit dans le néant forme le sujet de la nouvelle *Le Train perdu* de Claude Farrère :

« *La machine de secours, lancée sur la voie du train 1815, derrière le train 1815, avait dépassé le poste au-delà, que le train 1815, lui, n'avait pas atteint ! Et la voie était libre ! Ni déraillement ni tamponnement. Rien du tout. Rien. Simplement ceci, impossible et pourtant constaté : que le train 1815 n'était ni au-delà, ni en deçà du poste de block, et, par conséquent, qu'il n'y avait plus de train 1815 ...* »

Il est vrai que ce train avait embarqué deux étranges voyageurs dont l'un, grand, maigre, encapuchonné dans un manteau semblable à un linceul, avait touché de sa main décharnée un chariot à bagages qui, depuis, s'était émietté en un tas de rouille ...

Dans *Le Mécanicien*, Jean Ferry, écrivain et scénariste belge, nous offre le monologue du mécanicien d'un train qui roule sans s'arrêter, nulle part. Le charbon se renouvelle tout seul, la voie est toujours libre ; plus de frein ni de renversement, pas de gare ; nuit permanente. Le mécanicien n'a plus envie d'arriver ni de descendre où que ce soit.

Avec *Drummer-Hinger*, John Flanders (1887-1964) évoque des trains silencieux chargés de morts roulant dans le brouillard.



De terrifiants tentacules rouges s'en prennent, en gare du Nord, au rapide en provenance d'Amiens dans l'album *Le Noyé à deux têtes* (1985) de Tardi (*Les Aventures extraordinaires d'Adèle Blanc-Sec*).

Léon-Paul Fargue rêve à des catastrophes hallucinantes qui, parties de la réalité, s'élancent vers le fantastique:

« *Les trains qui arrivaient dans les gares n s'arrêtaient plus, défonçant la lampisterie, crevant la façade [ ... ]* » (*Récit des deux réintégrés* dans *Espaces* paru dans le recueil *Vulturne*, 1928.

« *Des hauteurs de rails allant parfois jusqu'à trois cents mètres [ ... ] sortaient de terre surplombées d'une locomotive qui grinçait et se balançait à leur sommet. [ ... ] Le couvercle des gares s'arrachait, découvrant des trains spongieux, réduits à l'état de chenille.* » (*La Danse Mabrique* dans *Haute Solitude*, 1941.)

Enki Bilal, auteur de BD d'origine yougoslave, dessine un étrange train blanc chargé d'animaux dans un paysage de cauchemar (*Froid Équateur*, 1992), train de la dégénérescence, entre fantastique, science-fiction et politique-fiction.

Mais même dans le domaine du bizarre, il y a dans la création littéraire et plastique une place pour la fantaisie. C'est ainsi que F'Murr, dans *La Consigne ardente* (1980), conduit Porfirio et Gabriel, deux de ses personnages, dans une étrange gare où la consigne est occupée par des diables irascibles.

# LUXE ET VOLUPTÉ

On chercherait en vain dans *La Madone des Sleepings* (1925) de Maurice Dekobra un roman ferroviaire. Ce succès des années 20, traduit en quarante langues, carrément antisoviétique, évoque une élégante écossaise très libre de mœurs, surnommée « la Madone des sleepings » en raison de sa beauté séductrice et de ses voyages internationaux. Au milieu de multiples rebondissements romanesques qui mènent le secrétaire-narrateur de la lady des salons d'hôtels de luxe aux geôles de la Tchéka puis à un manoir écossais, c'est à peine si, dans le livre, les trains de luxe chers à l'héroïne sont évoqués. C'est cependant dans le rapide Berlin-Vienne que le prince Séliman croit séduire une ravissante berlinoise, en réalité une espionne que les soviets ont attachée à ses pas.

## *Ode*

« 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 les couloirs  
Et je suis ta course vers Vienne et Budapest,  
Mêlant 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[ ... ] »

Valery Larbaud.

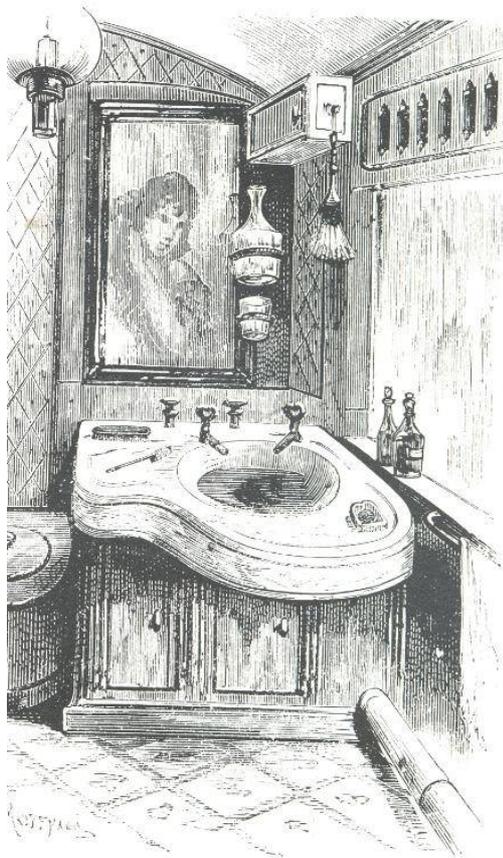
*Les Poésies de A.D. Bamabooth, 1908-1923.*

A la fin du roman, l'Orient-Express emporte lady Diana Wynham vers son aventureux destin. Quoi qu'il en soit, ce titre a marqué l'imagination littéraire, au point que Frédéric Dard l'a repris et parodié dans un San Antonio intitulé *La Matrone des sleepings*.

A la fin du XIXe siècle, la Compagnie internationale des wagons-lits mit à la disposition du public des trains spéciaux, confortables et luxueux, qui devinrent le mode de locomotion des plus grands de ce monde, rois, présidents, et des classes aisées. Ces voitures Pullman furent aussi des machines à rêver pour les moins privilégiés; leur mobilier luxueux, leurs petites lampes font partie d'un mythe.

« Combien de fois, dans mon enfance assez pauvre, ai-je rêvé sur les quais des gares devant les rames uniquement composées de wagons-lits et qui contenaient pour moi toute l'essence, toute la magie du voyage terrestre. Sur leurs flancs les pancartes portaient les noms des capitales, des grandes villes inconnues. Ils y menaient directement. A l'intérieur brillaient doucement des bois polis, des velours. Les femmes, dans les couloirs, paraissaient plus belles, les hommes plus audacieux. » (Joseph Kessel, *Wagon-lit*, 1932.)

Le voyage en chemin de fer est l'occasion de rencontres plus ou moins troublantes. C'est surtout vrai pour les trains divisés en compartiments mettant en vis-à-vis six ou huit personnes au maximum, ou pour les rencontres dans un wagon-restaurant. Les choses sont différentes dans les Pullman ou TGV de style « autobus » : le mystère (ou le danger potentiel) de la rencontre est supprimé, car en levant les yeux, on aperçoit reflétée sous l'étagère à bagages une série de têtes-témoins ; de plus, les voyageurs bloqués la plupart du temps par deux sur leurs sièges se trouvent paradoxalement trop près pour parler; lorsqu'on est au coude à coude avec un inconnu, que de surcroît on doit se tourner franchement vers lui pour voir son visage, le dévisager en quelque



LE CABINET DE TOILETTE.

sorte, on ne peut guère braver les conventions sociales pour converser d'une manière qui paraîtrait trop intime ; au contraire, la distance qui sépare deux vis-à-vis dans un compartiment est socialement acceptable, il suffit de lever les yeux de son livre pour voir le voyageur d'en face, et la conversation peut s'engager.

Il y a dans le huis clos avec des inconnus que l'on n'est pas censé revoir quelque chose d'ambigu. Le compartiment invite aux confidences érotiques : Buñuel l'a bien montré dans son film *Cet obscur objet du désir* (1977) où Mathieu Faber (Fernando Rey) raconte à ses compagnons de voyage les divers épisodes de sa relation tumultueuse avec Conchita Perez. Dans cette nouvelle adaptation du roman de Pierre Louys *La Femme et le Pantin* (1898), Buñuel confie le rôle de la femme (déjà tenu en 1935 par Marlène Dietrich et en 1958 par Brigitte Bardot) à deux actrices (Carole Bouquet et Angela Molina), et rythme les différentes retrouvailles entre Mathieu et Conchita par des vues du train.

Le luxe entraîne à la volupté ... Le train et l'érotisme se rencontrent lors d'amours romanesques ou libertines dans la littérature du début du siècle, chez des auteurs comme Catulle Mendès (1841-1909), Colette (1873-1954), Paul Morand (1888-1976) ; le temps du trajet est comme hors de la vie ; l'amour en train a quelque chose de léger qui en fait un jeu.

### *Cabinet de toilette dans les wagons-lits, 1875*

Jeanne Moreau a chanté : « Y m 'regardait, j'me détournais, y m'souriait j' m'en empêchais et il m'a dit en se penchant. La fumée, s'il vous plaît, est-ce que ça vous déplaît ? vous fumez permettez, alors c'est parfait ! Voulez-vous mes journaux car le temps est long ? Pour le tuer parlons donc Wagons long de lit [ ... ] Dans le wagon de lit de long passé minuit, on s'est aimé, aimé à la folie [ ... ] »

Le wagon-lit, le sleeping, a fait fantasmer en littérature comme au cinéma : on peut citer la fin originale du film de Hitchcock, *La Mort aux trousses* (1959), dans laquelle un montage astucieux sur les mains des personnages fait passer de Cary Grant retenant avec peine à bout de bras Eva Marie Saint au-dessus d'un précipice au personnage hissant la même jeune femme sur la couchette supérieure d'un wagon-lit pour leur nuit de noces. « *Le final le plus impertinent j'aie jamais tourné* », dit Alfred Hitchcock.

Dans l'un des neuf récits impertinents et érotiques publiés sous le titre *Éros dans un train chinois* (1990), l'auteur haïtien René Depestre raconte, paradoxalement, un fiasco amoureux: à bord de l'express Nankin-Canton, dans un agréable compartiment de wagon-lit, l'auteur-narrateur rêve aux textes érotiques chinois anciens et se prépare à prendre enfin dans ses bras sa ravissante guide-interprète Xiluan ; mais celle-ci, fidèle à *la-pensée-maozedong* ignore ses avances et l'accable du récit détaillé de la révolution chinoise.

Ce n'est que dans l'express Paris-Prague, et dans le conte suivant, que le narrateur peut donner libre cours à sa frénésie sensuelle et ferroviaire :

« *En moins d'une demi-heure de lancée, la cadence de la locomotive se fit très agréablement lyrique [ ... ] notre vertige s'octroya des spirales de chair qui se recoupèrent avec les courbes du train de nuit [ ... ]. Dans l'obscurité du compartiment, on ne tarda pas, les trois machos, à former avec le trio d'étudiantes une roue mythique aux soixante-neuf rayons d'or. A mesure qu'elle tournait sous nos caresses à géométrie variable, elle incorporait à sa fête cosmique la plainte du train qui continuait de plus belle à labourer les flancs intimes de l'espace-temps balkanique [ ... ] »*

Paul Delvaux, peintre déjà cité, a introduit des nus de femmes dans des décors de gares ou de wagons. Il transpose dans *Train de nuit* (1947) la mise en scène du désir dans une salle d'attente, avec un jeu sur le dedans-dehors et sur les lumières. Ou encore, reprenant après Titien, Manet, Ingres, le thème de la « Vénus couchée », il oppose la peau claire de la femme à l'architecture métallique d'un paysage de gare, sans oublier le wagon et la fumée (*L'Âge de fer*, 1951)

Une atmosphère étrange naît de la réalité décalée du *Dernier Wagon* (1975) où une jeune femme nue est posée dans un wagon aux banquettes de bois éclairé de trois lampes rondes. Ces jeunes femmes exsangues au corps lisse et immobile peuplent en somnambules des scènes ferroviaires à la facture glacée, leur imposant une tension mystérieuse et un érotisme élégant.

# LA NOSTALGIE

## **Lettre à Marie**

« Vous m'écrivez qu'on vient de supprimer le petit train d'intérêt local qui, les jours de marché passait couvert de poudre et les roues fleuries de luzerne

Devant le portail des casernes et des couvents.

Nous n'avions jamais vu la mer.

Mais de simples champs d'herbe

Couvraient à hauteur de nos yeux ouverts dans les jonquilles. [ ... ]

Des processions de folle avoine nous guidaient

Vers les petites gares aux vitres maintenant crevées,

Abandonnées sans rails à l'indécision de l'espace

Et à la justice du temps qui relègue et oublie

Tant de bonheurs désaffectés sous la ronce et la rouille.

(...)

N'oubliez pas.

Dites comme nos mains furent fragiles dans la vôtre

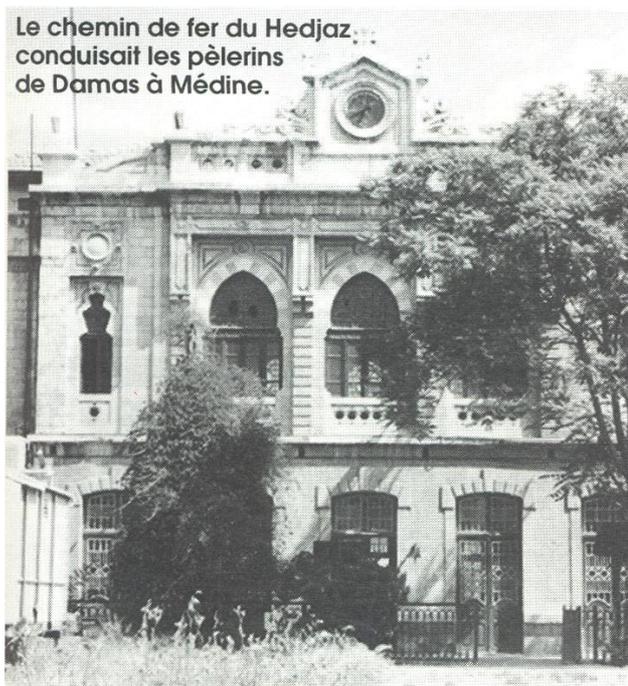
Et qu'ont-ils fait de la vieille locomotive ? "

Jacques Réda (poète né en 1929), *Récitatif*, 1970.

Aujourd'hui, le train n'est plus ce qu'il était. L'électricité a remplacé la vapeur, de grands trains mythiques ne circulent plus qu'épisodiquement ; de petites et grandes gares se sont endormies, comme la gare Al Hedjaz à Damas, conçue en 1917 comme le terminus de l'Orient-Express, symbole du rêve de puissance de l'Empire ottoman.

Des lignes autrefois exploitées sont désaffectées, sacrifiées à la rentabilité. Après les voyageurs transportés en bus, ce sont les marchandises qui prennent la route à bord de monstrueux camions. Alors le train devient objet de nostalgie ou symbole d'un autre mode de vie où « on prenait le temps », Paradoxe de l'histoire ...

Après les années 60, l'Ardèche a été le premier département français sans train de voyageurs. Au nom de la rentabilité, les suppressions de lignes sont nombreuses, et pas seulement les chemins de fer à voie étroite (1 mètre) qui desservaient un grand nombre de petites communes avec des autorails ou des omnibus, systématiquement éliminés au bénéfice de la route. La SNCF a progressivement remplacé les trains de ses « petites » lignes par des autobus.



« *Nous n'irons plus aux gares*

*Tous les trains sont coupés.*

*La belle que voilà*

*Ira les ramasser. »*

Franc-Nohain, *Chansons des trains et des gares.*

Des fonctionnaires parisiens écrivaient en 1965 que le train à voie métrique était un obstacle au développement touristique. Afin de prouver le contraire, des associations recréent ou restaurent ici et là des lignes et des trains à voie métrique, comme le petit train du Vivarais. L'APPEVA (Association picarde pour la préservation et l'entretien des véhicules anciens) édite une revue sur papier glacé *Voie étroite*, des cartes postales ferroviaires, participe à des manifestations; elle est loin d'être la seule: il suffit de consulter le minitel, 3615 AMITRAIN ou RAILDOC pour se rendre compte de l'importance de ce secteur d'activités. Ces associations créent souvent des voyages touristiques sur ces voies restaurées, non seulement en France mais dans toute l'Europe.

*Le petit train vapeur des  
Cévennes*

Dans le seul numéro 146 (février-mars 1995) de *Voie étroite*, on trouve des informations sur des associations, chantiers, mise en place de musées ou de trains touristiques, concernant Haut-de-Somme, Charente-Maritime, Sarthe, Indre-et-Loire, Velay, Vivarais, baie de Somme, Isère, Cévennes (Gard), Puy-de-Dôme, Rhône, Doubs,



Seine-Maritime, Dordogne, Haut-Rhin ... On y apprend aussi que du 30 mai au 5 juin 1995, des Britanniques ont mis sur roues un voyage Toulon-Dieppe en relais-vapeur. Ce train, nommé *The Liberation Express* est destiné à commémorer les trains spéciaux qui, en 1945, ont ramené les soldats britanniques d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient.

Au sommaire du numéro 1 de *Rail Passion* (Janvier 1995), entre des articles plus ou moins techniques sur le matériel roulant, des titres comme: « Sauver les chemins de fer de Provence », « Nostalgie : autopsie de la fermeture du réseau breton », ou encore : « Le Glacier-Express ou l'art de se hâter lentement... ». Ce dernier article évoque le train qui relie Zermatt à Saint-Moritz, un des trains « les plus ingénieux, les mieux gérés et... les plus visités du monde. » Ce train, qui se prétend « l'express le plus lent du monde » (il met 7 h 45 min pour franchir 291 kilomètres), suscite un extraordinaire engouement chez les touristes de toutes nationalités ; il faut dire qu'on le comprend volontiers, au vu des superbes photos de train dans la neige qui accompagnent cet article.

## ***Le tortillard***

*« Locomotive*

*Au chapeau pointu,*

*Tu traînes entre les métives*

*Ton petit tortillard têtû.*

*Toi. Tu trompettes à tue-tête,*

*Tu zigzagues comme un lézard.*

*Les bœufs regardent aux fenêtres,*

*On dirait un train de bazar.*

*Gare. La gare est là-bas sous les saules,*

*Au bord des eaux chantantes de sommeil.*

*Ta tête bleue roulait sur mon épaule*

*Je t'embrasse, vite, à chaque tunnel.*

*Au temps jadis, au clair temps des vacances,*

*Au temps de la fille, au temps du garçon,*

*Nos cœurs battaient comme gorge de bête*

*L'amour est là. Nul n'en a le soupçon !*

*Plus tard, la vie brouillera les étoiles,*

*Renversera les encriers sacrés*

*Nous pleurerons, le nez dans nos cartables*

*Les rois déserts et les lauriers coupés.*

*De cette estampe, en dessinant mon cœur*

*Tremble la ligne et le soleil glacé.*

*Le train s'enfuit et souffle sa vapeur*

*Gauche et timide au fond de mon passé. »*

Maurice Fombeure (poète dramaturge, 1906-1981)

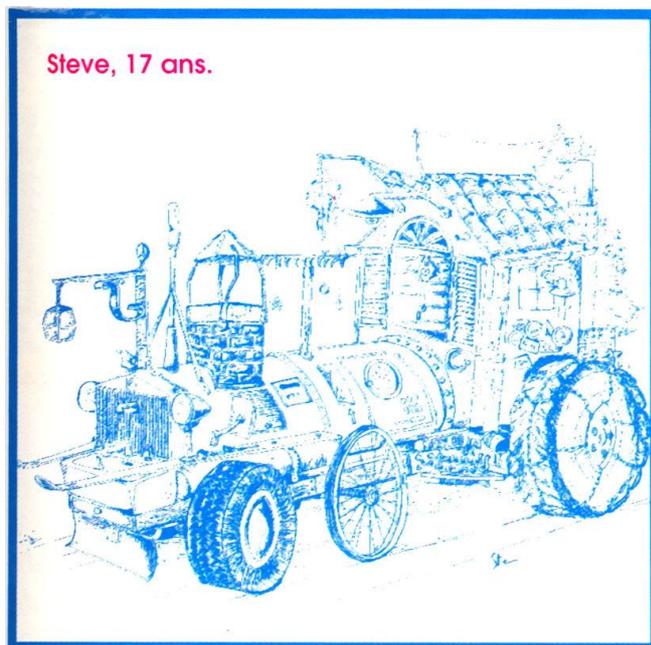
*D'amour et d'aventure, 1942*

Si l'on excepte ce dernier train régulièrement exploité, et quelques autres en Europe, ou les « voyages safari » proposés par la SNCF pour photographier des ouvrages d'art et des paysages pittoresques, toutes ces tentatives pour recréer un tourisme ferroviaire paraissent certes sympathiques, mais ne sont-elles pas aussi dérisoirement artificielles ? On peut être touché par l'enthousiasme naïf des comptes rendus de ces voyages sur des musées roulants et par le dévouement de ceux qui se démènent pour remettre en état voies, aiguillages, machines, wagons ... Mais ce tourisme, souvent agrémenté de la dégustation des produits du terroir traversé (le commerce ne perd jamais ses droits !) ne peut que nous rappeler que le temps de ce : «tortillards » est désormais révolu. Fini, le petit train « *qui court dans la campagne, ti ti tchou ti ti tchou, plein d'entrain* », comme le disait la chanson.

« *Enfant, j'aimais les trains et la nostalgie m'en est restée, souvenirs de jeunesse [ ... ] Je peins les trains de mon enfance et, dès lors, cette enfance elle-même. Je l'ai rejointe ainsi, dans une certaine mesure, revivant mes goûts d'alors, et retrouvant la fraîcheur de ce temps-là.* » Ainsi s'exprime le peintre Paul Delvaux dans un entretien avec Jacques Meuris (Éd. Le Soleil noir, Paris, 1971).

La nostalgie exerce l'imaginaire en réactivant la mémoire, retour en arrière vers le refuge de souvenirs idéalisés, ou en reproduisant ce pseudo-passé. En effet, pour échapper au constat douloureux du temps qui passe et détruit, lorsqu'on n'est pas Paul Delvaux, faut-il jouer au petit train en vrai ou se contenter d'y jouer avec des modèles réduits ? Car les nombreuses associations axées sur les chemins de fer s'occupent aussi de modélisme. En effet, le petit train n'est pas seulement un jouet pour enfant; les modèles réduits de trains électriques ou à vapeur séduisent beaucoup les jeunes et les moins jeunes. Les revues citées précédemment donnent une foule d'informations sur les divers modèles de machines ou de wagons que les constructeurs mettent à la disposition des modélistes, sur les moyens de confectionner le décor où l'on fera rouler ces trains, sur les clubs où peuvent se retrouver les amateurs.

Ces associations regroupent des adultes, mais certains initient des enfants à cette passion, comme cet enseignant qui a créé au collège du Landry (Bretagne) un club ferroviaire affilié à l'Union artistique et intellectuelle des cheminots français (UAICF).



Steve, 17 ans.

Décidément, les trains habitent bien notre imaginaire, comme le montre Pierre Gisling dans *Aiguillages du rêve*. Il s'agit d'une expérience pédagogique et artistique menée depuis une vingtaine d'années en Suisse et en France par Pierre Gisling et un groupe d'amis; des émissions télévision et un livre publié en 1984 (Éd. de la Tour) ont montré certaines de ces activités créatrices stimulées par le domaine des trains d'autrefois. Des enfants et des adolescents ont écrit, dessiné, modelé, à partir de leur vécu au contact des machines, voies, tunnels, voyages, etc.

Après avoir visité le cimetière de locomotives de Hausbergen (Alsace), ils écrivent et imaginent des locomotives fantastiques :

### *Adieu Pacific 231*

*« Toi, belle locomotive  
 Toi, qui as parcouru des milliers de kilomètres  
 Toi, qui as transporté des centaines de passagers  
 Était-ce vraiment ton destin ?  
 Je sais, tu vas me dire que tout le monde est condamné à mourir  
 Mais de là à finir tes jours dans ces conditions,  
 Avec un tel passé  
 Tu ne méritais vraiment pas ça.  
 Je sais, tes tôles sont rouillées,  
 Tu avances à une allure démodée, et alors ...  
 Enfin, adieu, tout de même, Pacific 231. »*

*Benjamin, 13 ans.*

Les trains modernes aussi parlent à l'imagination comme en témoignent pin's ou vidéo cassettes répertoriés dans les magazines.

Tous les trains ne sont pas coupés comme les lauriers de la chanson. Il y a place dans l'avenir pour un imaginaire ferroviaire : les constructeurs français, allemands, japonais des grands

### **Le cimetière**

*« Tu as le droit de rêver ici  
Tu as fini ton long voyage  
Tu as le droit de te reposer ... tranquille ...  
Profite !  
Car bientôt les hommes viendront  
Ils t'arracheront à tes songes  
Pour t'empoisonner de peinture  
Ils enlèveront la rouille du temps  
Pour te faire revivre.  
Dans un musée  
Tu seras, à nouveau, belle  
Mais, à quel prix ? Immobile  
Regardée de tous ...  
N'étais-tu pas mieux dans le cimetière ? »*

Sonia, 16 ans.

squales, trains à grande vitesse, se livrent à une concurrence féroce. Le rail rivalise même avec l'avion pour les déplacements à l'intérieur du territoire français : sur la ligne Paris-Lyon, on va porter les TGV à deux étages, car il n'est plus possible d'augmenter la fréquence des rames aux heures saturées. De nombreux cadres ou enseignants partagent leur vie professionnelle entre Paris et Lille, Paris et Lyon, pas plus éloignés en temps de leur domicile ou de leur bureau, grâce au TGV, que s'ils habitaient dans la grande banlieue parisienne.

Symbole de l'imaginaire de l'avenir, l'audacieuse gare TGV de l'aéroport de Satolas (près de Lyon), (voir p.19 ) œuvre de l'ingénieur espagnol Santiago Calatrava, rejoint la tradition des structures grandioses du XIXe siècle, mais avec des formes s'inspirant de la nature on pense à un immense oiseau. Quelque controversée qu'elle puisse être sur le plan financier, elle offre au voyageur un vaste espace et une vision aérienne et légère, mettant sur le même plan avion et train qu'elle relie.

La nécessité, de plus en plus ressentie de protéger l'environnement, pousse à redévelopper les transports en commun et parmi eux la voie ferrée ; déjà de nombreux « banlieusards », de nombreux collégiens ou lycéens empruntent quotidiennement le train et n'auraient qu'à gagner à son amélioration; le ferroutage (transport par train de remorques routières) représente un espoir pour diminuer les pollutions et les nuisances dues aux camions, en particulier dans les vallées de montagne. Réclamer le retour au train n'est pas une nostalgie passéiste mais une solution d'avenir pour le bien de la planète ...

Laissons le dernier mot à Guillaume Apollinaire:

*« [ ... ] 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 [ ... ] »*

*La Victoire (1917) dans Calligrammes, 1918.*

# BIBLIOGRAPHIE

## Revues :

- *La Vie du Rail*
- *Rail passion*
- *Voie étroite*
- *Revue générale des chemins de fer*, n° 11-12 , « Art et Chemin de fer » (décembre 1994).
- Périscope n° 24, *L'Industrialisation de la France (1780-1914)* et n° 45, *L'Histoire des transports*, Éd. PEMF.

## Essais :

- Marc Baroli, *Le Train dans la littérature française* (thèse, 1963).
- Christiane Scelles, *Gares, ateliers du voyage: 1837-1937*, Éd. Desclée De Brouwer, 1993.
- Wolfgang Schivebusch, *Histoire des voyages en train*, Éd. Le Promeneur, 1990.
- Pierre Gisling, *Les Aiguillages du rêve*, Éd. de la Tour, 1984.

## Anthologie :

- *Histoires de trains fantastiques* présentées par Danny De Laet, Librairie des Champs-Élysées, 1979.

## Poésie :

- Blaise Cendrars, *La prose du Transsibérien et de la Petite Jehanne de France (1912-1914)*.
- Franc-Nohain, *Chansons des trains et des gares (1899)*.
- Valery Larbaud, *Les poésies de A. O. Barnabooth (1908-1923)* disponible en livre de poche dans la collection « poésie », n° 12, Éd. Gallimard, 1987.
- Émile Verhaeren, *Les Campagnes hallucinées (1893)* disponible en livre de poche dans la collection « poésie », n° 163, Éd. Gallimard, 1982 ; *Les Villes tentaculaires (1895)* disponible au Livre de poche, n° 13793, Éd. LGF, 1995 ; *La Multiple Splendeur (1906)*.
- Bernard Delvaille, *La Nouvelle poésie française (anthologie)* disponible en livre de poche dans la collection « poésie Seghers » (deux volumes), Éd. Seghers, 1977 et 1979.
- Nazim Hikmet, *Anthologie poétique*, Éd. EFR, 1974.
- *Les Voyages en poésie*, présenté par Georges Jean, Coll.« Folio Junior Poésie », n° 8, Éd. Gallimard, 1994.