

Évolution et transformation du voyage en train en France aux yeux des passagers de chemin de fer entre 1840 et le début du XX^e siècle

Tommaso Meldolesi
Università di Verona

Pour citer cet article : Tommaso Meldolesi, « Évolution et transformation du voyage en train en France aux yeux des passagers de chemin de fer entre 1840 et le début du XX^e siècle » in *Sphères*, n° 4, 2019, pp. 33-43.

Résumé

L'introduction du rail dans la vie des gens dès 1840 provoque une transformation du voyage. Malgré les comforts de la modernité jusqu'aux années 1910, les hommes sont effrayés par les paysages en mouvement. L'accélération de la vitesse provoque souvent des réactions de fermeture face au paysage en mouvement et le jaillissement d'états d'âme irrationnels correspondant aux troubles intérieurs des voyageurs.

À une époque où la culture et la société étaient encore effrayées par le progrès, des économistes et des hommes politiques célèbrent les innovations technologiques. En France, Michel Chevalier affirme en 1832 : « Les chemins de fer le long desquels les hommes et les produits peuvent se mouvoir avec une vitesse qu'il y a vingt ans on aurait jugée fabuleuse, multiplient singulièrement les rapports des peuples et des cités. Dans l'ordre matériel le chemin de fer est le symbole le plus parfait de l'association universelle. Les chemins de fer changent les conditions de l'existence humaine¹ ». Et à la même époque Lamartine s'exclame : « Tout est machine pour l'homme aussitôt qu'il pense. Ce sont les membres infatigables de l'intelligence qui travaillent pendant que nous reposons. L'animal n'invente pas de machines et c'est là sa faiblesse ! L'homme les emploie et c'est là sa force ! Elles sont le signe de sa perfectibilité² ». Et, encore, Constantin Pécqueur déclare : « Les chemins de fer abrégant miraculeusement les distances permettent aux familles les plus dispersées de se revoir et de se visiter, comme si elles étaient aux extrémités d'un même village ou d'un même canton [...]. Ainsi le suffrage universel direct devient réalisable dans l'avenir grâce à la propagation universelle des chemins de fer [...]. Le chemin de fer est utile à tout le monde³ ».

1

A partir de 1840, la société française est marquée par une révolution radicale dans le domaine des transports due à l'introduction des chemins de fer dans la vie de tous les jours et, progressivement, à l'échelle de tout le territoire national. Cet événement comporte un changement radical dans la conception des voyages : non plus scandés par la lenteur ou parfois même par le pas du cheval, mais par la force indomptable de la locomotive. L'irruption des trains marque une division entre la vie sédentaire que les hommes avaient vécue auparavant, et la vie présente scandée par le mouvement, par la vitesse, par l'instabilité et par l'ouverture à de nouveaux espaces. Un territoire immobile jusque-là s'élargit ou se rétrécit selon la vitesse des convois. L'homme, pour la première fois dans l'histoire, se trouve face à la vitesse. La machine à vapeur apparaît alors comme un fauve qui dévore avidement et sans trêve des espaces infinis. Tel un guerrier qui, dans l'Antiquité, se trouve face aux monstres et aux dragons, l'individu

¹ M. Chevalier in *Le Globe*, 1832, cité par M. Baroli in *Les Lignes et les Lettres*, Paris : Hachette, 1978, p. 51.

² A. de Lamartine, *Discours à l'Académie de Mâcon, le 12 septembre 1842*, p. 4-5.

³ C. Pecqueur, *Théorie Nouvelle d'Economie Sociale et Politique*, Paris : Capelle, 1842, pp. 239, 799.

moderne reste à la fois séduit et effrayé par l'aspect inquiétant du train. Ainsi, la « révolution » des transports qui aurait dû contribuer de manière efficace et sans trop de difficultés à l'« évolution » de la société n'est pas toujours interprétée comme une poussée vers le progrès, mais plutôt comme un sentiment de crainte face à la manifestation des effets des nouvelles technologies.

La possibilité pour tous les voyageurs de se servir de ce nouveau moyen de transport implique la création d'un lieu commun de départ et d'arrivée, la gare qui devient, au XIX^e siècle, l'un des centres de la vie sociale. Cet endroit est généralement divisé en deux parties : l'une donnant vers l'agglomération urbaine, le plus souvent construite en pierre, abrite les services offerts aux voyageurs. L'autre en verre et en fer sert au départ et à l'arrivée des trains. C'est à la gare que commence le rapport de l'homme avec le rail. L'entrée dans une gare représente un moment important, à la fois d'initiation et d'invitation au voyage. Une fois entré, le passager qui doit se rendre dans le hall, en passant par la partie réservée à l'accueil, est capturé par un système où il n'est plus le maître de l'espace qui l'entoure. C'est là que se déroulent les scènes d'adieu et d'accueil des passagers. C'est là que tel que Daudet le suggère, on aurait besoin de « salles d'effusions⁴ » pour essayer de contenir l'ensemble des émotions de ceux qui partent, qui arrivent ou restent à la gare. Il s'agit là d'un arsenal de sensations nouvelles, auxquelles plusieurs voyageurs ne sont pas encore accoutumés.

L'acclimatation du voyageur au monde des chemins de fer est lente et parfois semée de difficultés et de troubles. La caractéristique principale de la gare est la précarité, le flux perpétuel et continuellement changeant de voyageurs en mouvement. Bien que le train offre aux passagers des conditions plus confortables et avantageuses qu'auparavant, les sentiments de malaise et de peur face à l'inconnu persistent dans l'âme du passager en chemin de fer, jusqu'au début du XX^e siècle. Verlaine écrit :

On sent de quoi ? / Des gares tonnent,
Les yeux s'étonnent : / Où Charleroi ?
... Sites brutaux / Oh ! Votre haleine,
Sueur humaine, / Cris des métaux !⁵

Et Maupassant ajoute : « De temps en temps un chat traversait la chaussée, enjambant les ruisseaux d'une manière délicate. Un roquet pressé sentait le pied de tous les arbres, cherchant

⁴ A. Daudet, *Froment jeune et Risler aîné* (1874) in *Oeuvres*, t. I, éd. Roger Ripoll, 1986, p. 1080.

⁵ P. Verlaine, « Charleroi » (1872) in *Paysages belges, Romances sans paroles, Oeuvres Poétiques Complètes*, éd. Yves-Gérard Le Dantec, Paris : Bibliothèque de La Pléiade, 1992, p. 198, vv. 16-24.

Tommaso Meldolesi, « Évolution et transformation du voyage en train en France »

des débris de cuisine. Je n'apercevais aucun homme. [...] La vue du corbillard fut un soulagement pour moi. C'était au moins dix minutes de gagnées⁶. Au lieu d'être le lieu de l'évolution et de la transformation des transports, la gare semble plutôt le parfait endroit de la désolation et du malheur. L'uniformité des voyages et les transformations dues au chemin de fer engendrent souvent des états de souffrance que le passager a du mal à dompter. Ces états de trouble s'emparent encore des gens jusqu'à une époque plus récente, surtout au moment des adieux.

Qu'ils s'en allaient : si cruel est l'adieu ! Très pâle,
Sous son chapeau noir à fleurs roses, la femme,
Les yeux gonflés, pleurait silencieusement.
Lui, buvait goulûment les traits de leur enfant.
Leur bouche déjetée au creux de son visage
Écrasait des mots fous qui leur faisaient mal.
Quand tout à coup, o Dieu ! l'affreux moment ! le train
Et son sifflet brutal sifflèrent du lointain
Sous l'adieu douloureux. Oh ! rester ! Ils pleuraient
Éperdus. O rester ! On se les disputait
Pour les derniers baisers. Et puis on les poussa
Dans un wagon. Des cris. Et le train s'éloigna.
Ils virent des mouchoirs dansant parmi leurs larmes
Ils pleuraient. Ils souffraient : je savais leurs alarmes.
Ils s'en allaient vers un pays d'après combats
Féroce jusque dans la lutte pour le Droit
J'eusse voulu les embrasser... J'ai demandé :
« Avez-vous pris votre livret de syndiqué ?⁷ »

C'est le manque d'habitude aux déplacements qui pousse encore en 1914 non pas ceux qui voyagent mais plutôt ceux qui restent à interpréter le départ de leurs familiers comme un acte de violence et de malaise face au chemin de fer.

2

Le voyage dans un compartiment est l'expérience d'un individu qui vit, ou partage avec d'autres, une tranche de vie, à bord d'une machine considérée par plusieurs comme monstrueuse et inquiétante. Eugène Delattre dans *Les Tribulations des voyageurs et des expéditeurs en chemin de fer* (1858) : là, M. Prudhomme, effrayé par les mots de M. Fineuve finit par ne plus pouvoir réagir contre les considérations de son interlocuteur⁷. Son état d'esprit est souligné par l'emploi de mots tels que « catastrophe », « choc », « inquiet », « danger », « amputation », ainsi que par

⁶ G. de Maupassant, « Madame Baptiste » in *Contes et Nouvelles*, Paris : Bibliothèque de la Pléiade, 1992, p. 653.

⁷ L. Piérard, « Départ » in *Des Flammes et des fumées*, Bruxelles : Librairie du Peuple, 1914, p. 8, v. 13-30.

les verbes « craindre » et « frapper ».

Dans un article sorti dans le Figaro en 1865, on présente la scène de la rencontre dans le même compartiment de deux hommes armés pour se défendre d'un agresseur éventuel.

Voyez-vous, j'ai ici un couteau catalan, deux pistolets de selle et un revolver qui dispose d'autant de coups qu'un orgue de M. Alexandre. Dans ma gibecière, j'ai de la poudre et des balles. Je peux tirer plus de cent coup savant... » [...]. « - Tout comme moi, monsieur, répondit l'autre voyageur. Je me mets en position de dormir, mais ce n'est qu'une ruse. C'est quand je ronfle que je suis le moins attaquant. Vous comprenez, l'agresseur ne fait pas attention... A vous qui êtes un homme d'honneur, je peux confier tout cela... et au moment où le misérable voudra me tuer, je transpercerai sa poitrine... [...]. Chez M. Godillot, au Bazar du Voyage, je me suis fait confectionner une armure de devant qui est garnie de trente pointes de baïonnettes... Voyez-vous, c'est un appareil très bien conçu. Il suffit que j'enlace fortement mon adversaire, et il est troué comme un tamis [...] ⁸ ».

La conversation relève d'une part de la moquerie adressée à certains voyageurs des classes plus élevées qui continuaient à craindre les dangers en chemin de fer. Les armures et les munitions renvoient, en effet, à des caricatures de chevaliers du Moyen Age. D'autre part, la véritable crainte d'un meurtre dans un compartiment [celui de M. Poinso, qui s'était vraiment déroulé⁹ pousse les gens à la prudence.

À plusieurs reprises, les hommes ont peur d'être capturés par un système qui les englobe et les contraint à des horaires et à des rythmes biologiques qui ne leur appartiennent pas. Ils craignent d'être arrachés à leurs habitudes quotidiennes et regardent le rail avec un air de défi. L'instabilité du voyage en train les jette dans la panique de se déplacer. Elle est souvent perçue comme un danger et provoque des réactions à la fois de peur et d'émerveillement face au paysage qui est en train de bouger, de se transformer et de disparaître à jamais des yeux effarés du voyageur.

3

C'est cependant avec l'interprétation du paysage qui apparaît et disparaît en vitesse de la fenêtre d'un train que la relation des hommes avec l'évolution et la révolution des nouveaux moyens de

⁸ Ce passage est tiré d'un article, publié dans *Le Figaro*, le 25 Décembre de 1861 et cité par W. Schivelbusch in *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hanser Verlag, Munich, 1977 (trad. franç. par François Boutout : *Histoire des voyages en train*, Paris : Le Promeneur, 1990), p. 87.

⁹ Cf. Emile Zola, *Dossier de La Bête Humaine, Les Rougon-Macquart IV*, Paris : Gallimard/Bibliothèque de La Pléiade, 1966, p. 1716 et sv.

Tommaso Meldolesi, « Évolution et transformation du voyage en train en France »

transport dès la moitié du XIX^e siècle aux premières décennies du XX^e siècle se fait plus intéressante à nos yeux.

L'aventure des chemins de fer, dès ses débuts nous permet d'assister à un éclatement de l'espace, correspondant à un éparpillement des lieux¹⁰, soumis au rythme de la vitesse de la marche des convois. « Sous la pression de la vapeur, l'espace se fragmente, l'horizon se disloque, le territoire éclate en pièces¹¹ ». Et c'est justement face à cet éclatement de l'espace que les hommes craignent l'arrivée de la nouveauté, des dérivés du progrès, des apports de la technologie qui transforme le monde.

Une nouvelle géographie nationale, et bientôt internationale, est alors dessinée, fondée sur un réseau de chemin de fer de plus en plus vaste, de plus en plus articulé. Mais il s'agit là d'une géographie correspondant en grande partie à un ensemble de lieux inconnus au voyageur.

C'est un paysage limité au carreau de la fenêtre, que le passager voit défiler sans cesse devant soi. C'est à cause de cela que Wolfgang Schivelbush, se référant à un ouvrage d'Erwin Strauss, parle d'un « espace du paysage » qui se transforme en « espace géographique » : « Dans le paysage on va toujours d'un endroit à un autre. Chacun d'eux n'est déterminé que par sa relation au lieu voisin dans le périmètre de la visibilité [...]. La forme moderne du voyage où l'espace intermédiaire est [...] traversé à la hâte, sauté, voire oublié en dormant, met en évidence le caractère systématique, clos et construit de l'espace géographique dans lequel nous vivons. Avant l'invention du chemin de fer, le lien géographique s'établissait pour le voyageur à partir du changement de paysage. Le voyageur allait encore de lieu en lieu, tandis que nous pouvons monter le matin dans un train, nous y trouver pendant douze heures, c'est-à-dire en quelque sorte ne nous trouver nulle part, et descendre le soir à Paris¹² ». Tout cela est vrai, parce que le train atteint des vitesses absolument inouïes par rapport aux moyens de transports en vigueur jusque là. L'image du projectile est alors souvent associée à celle du train qui fait irruption brutalement sur scène, déchirant le paysage et tout ce qu'il contient. Tout voyage est soumis à la vitesse du train. Dans la marche frénétique, on voit moins ce qu'il y a de plus proche, tandis qu'on a une perception plus claire et nette des images situées au loin qui défilent au fond, ou

¹⁰ Selon Marc Augé : « Le terme "espace" est plus abstrait que celui de "lieu" par l'emploi duquel on se réfère au moins à un événement (qui a eu lieu), à un mythe (lieu-dit) ou à une histoire (haut-lieu). [Le terme "espace"] s'applique indifféremment à une distance, à une étendue entre deux choses ou deux points » (M. Augé, *Non-Lieux*, Paris : Seuil, 1992, p. 105).

¹¹ C. Studény, *L'Invention de la vitesse*, Paris : Gallimard, 1995, p. 242.

¹² E. Strauss, in W. Schivelbusch, *Cit.*, p. 58-59.

même à l'horizon du cadre de la fenêtre. Rien n'est plus perceptible de manière réelle ; rien n'est plus reconnaissable dans les détails pour un voyageur balancé entre les sentiments d'enthousiasme, d'égaré et de crainte face au nouveau moyen de transport. « Le voyageur ne se situe plus dans une relation de continuité avec l'environnement où il se déplace. Le train [en effet] emporte inexorablement le voyageur et les grandes scènes mouvantes qui ondoient derrière la vitre du compartiment lui paraissent lointaines, inaccessible¹³ ». Le passager qui se trouve face à des images en mouvement se sent troublé parce qu'il est égaré de son contexte habituel. Les éléments du paysage en face de lui apparaissent et disparaissent sans qu'il puisse ni contrôler ni maîtriser quoique ce soit. Là où le voyageur n'arrive pas à retenir la succession incessante des images, à en focaliser les détails, il a recours à sa propre imagination.¹⁴

« Le temps oculaire - affirme Jacques Aumont - c'est celui de l'exploration par l'œil de la surface de l'image [...]. Une image se regarde au moyen d'un parcours, d'une série de mouvements rapides et de faible amplitude du globe oculaire [...]. L'œil balaie donc l'image, mais irrégulièrement, selon un trajet brisé et sans symétries¹⁵ ». Cela implique l'impossibilité de saisir l'image dans toute sa netteté, dans toute son ampleur et se traduit en un sentiment de frustration face au monde extérieur et donc à une fracture entre le passager d'une part et le monde défilant hors de la fenêtre, de l'autre.

Ainsi plus que les premières manifestations émerveillées face au spectacle visuel aperçu d'après un train en mouvement (et nous en avons des exemples multiples chez Hugo¹⁶ Gautier¹⁷ et Clarétie¹⁸, nous sommes frappés davantage par des conditions d'inadéquation au rail et à la perception d'un paysage en mouvement. Benjamin Gastineau décrit des visions en voyage qui nous paraissent fort intéressantes :

Avant la création du chemin de fer, la nature ne palpait plus ; c'était une Belle-au-bois-dormant, une froide statue, un végétal, un polype ; les cieux mêmes paraissaient immuables. Le chemin de fer a tout animé, tout mobilisé. Le ciel est devenu un infini agissant, la nature une beauté en action. Le Christ s'est détaché de sa croix...¹⁹.

¹³ M. Desportes, *Paysages en mouvement*, Paris : Gallimard, 2005, p. 151.

¹⁴ « La vapeur - affirme Studény - échauffe l'imagination », (C. Studény, *Cit.*, p. 230).

¹⁵ J. Aumont, *L'œil interminable*, Paris : Segquier, 1989, p. 80.

¹⁶ Cf. V. Hugo, *Voyage en Belgique* (1837) in *Voyages*, Paris : Hachette, 1950.

¹⁷ Cf. T. Gautier, « Le Chemin de fer » in *Fusaïns et Eaux-Fortes*, Paris : Charpentier, 1880.

¹⁸ Cf. J. Clarétie, *Voyages d'un Parisien* (1865), Paris : Faure, 1865.

¹⁹ B. Gastineau, *La Vie en chemin de fer*, (1861), Paris : Dentu, 1861, p. 50-51.

Tommaso Meldolesi, « Évolution et transformation du voyage en train en France »

C'est un mouvement vital qui anime la nature, une animation à la fois enthousiaste (« une beauté en action ») et inquiétante (« l'infini angoissant du ciel ») où la religion officielle (le Christ) est mêlée aux autres éléments de la nature dans un mouvement d'ensemble qui atteint le mythe. La nature, grâce au mouvement, retrouve une dimension « autre », un statut nouveau, qu'elle n'avait pas auparavant. Le mythe de la vitesse est alors mélangé à celui de la nature qui a récupéré sa vitalité. Et c'est le mouvement du convoi qui anéantit les distances, qui réduit l'espace à une pure perception momentanée. Et, plus loin :

À travers les carreaux chargés de vapeur du wagon on croit voir passer spectres et fantômes. Les tombes du cimetière surgissent, sépulcres blanchis, au sein de la nuit noire ; une lumière isolée scintille comme l'œil de Satan. Les morts se lèvent de leurs tombes, se livrent à un effroyable steeple-chase avec le chemin de fer [...]. Sur son passage les grands bois murmurent des choses sinistres : ils s'entretiennent des crimes des humains ou se moquent de leurs innombrables bévues. Le voyageur que ne rassure certes pas la lampe funéraire de son wagon sent une sueur glaciale coller sa chemise à ses os. Heureusement, bandes de ténèbres, légions de spectres, s'enfuient devant le disque d'or de la lune qui se montre au fond de l'horizon et devant la lumière des étoiles blondes, s'allumant l'une après l'autre au ciel²⁰.

L'entassement d'images dans la brièveté du trajet produit, chez le passager, des réactions d'exaltation tout comme parfois et de plus en plus souvent au fil du temps, des réactions de fermeture, le rendant souvent aveugle et muet par rapport à ce qui se passe en dehors de lui.

Une fois rendu à sa solitude, le voyageur ne sait plus se défendre des visions obsédantes : une trop grande accumulation d'images sature peu à peu sa vue qui repousse d'instinct tout paysage extérieur. L'intérêt du passager sera désormais tourné vers l'observation d'une succession ininterrompue de visions ne correspondant plus au paysage extérieur, mais à l'accumulation de ses troubles et de ses drames intérieurs. Il existe en effet une relation profonde entre le paysage entrevu et l'état d'esprit du voyageur, voire entre ce qu'on aperçoit dehors et ce que l'on ressent à l'intérieur de soi-même. Victor Hugo, en précurseur, l'avait bien dit :

Chose inouïe, c'est au dedans de soi qu'il faut regarder le dehors. Le profond miroir sombre est au fond de l'homme. Là est le clair-obscur terrible. La chose réfléchie par l'âme est plus vertigineuse que vue directement. C'est plus que l'image, c'est le simulacre, et dans le simulacre il y a du spectre. Ce reflet compliqué de l'Ombre, c'est pour le réel une augmentation. En nous penchant sur ce puits, notre esprit, nous y apercevons à une distance d'abîme, dans un cercle étroit, le monde immense²¹.

²⁰ *Ibid.*, p. 53-54.

²¹ V. Hugo, « Contemplation suprême », *Post-Scriptum de ma vie*, Paris : Calmann Lévy, 1901, pp. 236-237.

Le « miroir intérieur » annonce des idées bien neuves sur la perception du paysage. Celui-ci n'est plus une image réelle, mais la projection d'une réalité qui a disparu rapidement mais dont le souvenir demeure gravé dans l'esprit du voyageur. L'action de se pencher sur l'esprit et de découvrir « à une distance de l'abîme [...] le monde immense » implique un détachement du passager. L'image aperçue n'est plus une image véritable, mais un « simulacre de ce qui a disparu ». C'est au voyageur de la reconstruire et de l'interpréter selon son état d'esprit.

Chez Maupassant, dans la nouvelle « La peur » (1884), afin d'éviter les angoisses de « la nuit [...] bien vide et d'un noir bien vulgaire²² », comme on n'arrive à « rien voir des pays traversés²³ », l'auteur se sert d'une représentation surnaturelle :

Ce fut tout à coup comme une apparition fantastique. [...] Nous vîmes cela pendant une seconde : [...] deux misérables en haillons, rouges dans la lueur éclatante du foyer, avec leurs faces barbues tournées vers nous, et autour d'eux, comme un décor de drame, les arbres verts, d'un vert clair et luisant, les troncs frappés par le vif reflet de la flamme, le feuillage traversé, pénétré, mouillé par la lumière qui coulait dedans. Puis tout redevint noir de nouveau²⁴.

Dominé par la crainte du voyage, le passager se construit une imagerie correspondant à ses inquiétudes les plus profondes. Le fantastique dépend entièrement de l'image des deux clochards et des conditions où celle-ci a été aperçue par les deux voyageurs :

À mesure qu'on lève les voiles de l'inconnu, on dépeuple l'imagination des hommes. Vous ne trouvez pas, Monsieur, que la nuit est bien vide et d'un noir bien vulgaire depuis qu'elle n'a plus d'apparitions. On se dit : « Plus de fantastique, plus de croyances étranges, tout l'inexpliqué est explicable. Le surnaturel baisse comme un lac qu'un canal épuise ; la science, de jour en jour, recule les limites du merveilleux²⁵ ».

Le surnaturel serait donc une arme importante pour combattre la peur qui accable l'esprit des hommes égarés. Un égarement existentiel qui concerne ceux qui n'ont pas de sûretés, qui n'ont pas de points d'appui à une époque de grandes incertitudes où les hommes ont souvent tendance au repliement sur soi.

Dans un texte de Marcel Schwob nous trouvons une cascade d'images irrationnelles et

²² G. de Maupassant, « La Peur » (1884) in *Contes et Nouvelles*, vol. II, éd. Louis Forestier, Paris : Bibliothèque de La Pléiade, 1992, p. 199.

²³ *Ibid.*, p. 198.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ *Ibid.*, p. 199.

Tommaso Meldolesi, « Évolution et transformation du voyage en train en France »
incontrôlées qui ne sont en réalité que la révélation de l'inconscient :

La peur cruelle m'étreignait le cœur, plus cruelle parce qu'elle était plus vague, et que l'incertitude augmente la terreur. Visible, palpable, je sentais se dresser l'image de Jud ─ une face maigre avec des yeux caves, des pommettes saillantes et une barbiche sale - la figure de l'assassin Jud, qui tuait, la nuit, dans les wagons de premières²⁶

Les sentiments de peur se matérialisent alors dans l'image de Jud qui incarne toutes les obsessions et les troubles du voyageur. Jud, l'image de la vengeance, de la terreur et de la mort, garde, lui tout seul, un paysage terrifiant qui anéantit tous les autres. C'est à cause du malaise que cela provoque en son esprit, que le voyageur effrayé souvent se forge lui-même non plus la représentation de ce qu'il n'arrive plus à saisir hors la fenêtre, mais plutôt l'image de ses troubles intérieurs qui jaillissent tout à de sa conscience.

Les troubles dus au voyage en train se répercutent à travers des œuvres littéraires, pas uniquement en France. En Italie, par exemple, plusieurs protagonistes de plusieurs nouvelles de Pirandello sont hantés par le voyage en train. Malgré cela, une partie de la population se laisse attirer et même séduire par la nouvelle vie, uniformisée et modernisée à travers le développement de la technologie. Ces gens arrivent même à exalter la révolution des transports et des moyens de communication et l'évolution de la société. Cela se passe à une époque très contradictoire, animée par de merveilleuses illusions de bonheur aussi bien que par la conscience d'une friabilité sous-jacente et par une instabilité constante qui porteront vite à la chute de toute illusion et de tout espoir vers l'hécatombe de la guerre de 1914-1918.

²⁶ M. Schwob, « L'Homme voilé », *Coeur double*, Toulouse : Ombres, 1996, p. 81.

Bibliographie

- AUGE, M., *Non-Lieux*, Paris : Seuil, 1992.
- AUMONT, J. *L'œil interminable*, Paris : Segquier, 1989.
- BAROLI, M., *Les Lignes et les Lettres*, Paris : Hachette, 1978
- CESERANI, R., *Treni di carta*, Gênes : Marietti, 1993.
- CLARETIE, J., *Voyages d'un Parisien* (1865), Paris : Faure, 1865.
- DESPORTES, M., *Paysages en mouvement*, Paris : Gallimard, 2005.
- GASTINEAU, B., *La Vie en chemin de fer*, Paris : Dentu, 1861.
- GAUTIER, T., *Fusains et Eaux-Fortes*, Paris : Charpentier, 1880.
- HUGO, V., *Voyage en Belgique* (1837) in *Voyages*, Paris : Hachette, 1950.
- LAMARTINE, A. de, *Discours à l'Académie de Mâcon, le 12 Septembre 1842*.
- MAUPASSANT, G. de, *Contes et Nouvelles*, vol. II, éd. Louis Forestier, Paris : Bibliothèque de La Pléiade, 1992.
- PIERART, L. *Des Flammes et des fumées*, Bruxelles : Librairie du Peuple, 1914.
- SCHIVELBUSCH, W., *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hanser Verlag, Munich, 1977 (trad. franç. par François Boutout : *Histoire des voyages en train*, Paris : Le Promeneur, 1990).
- SCHWOB, M., *Coeur double*, Toulouse : Ombres, 1996.
- STUDENY, C., *L'Invention de la vitesse*, Paris : Gallimard, 1995.
- VERLAINE, P. *Paysages belges, Romances sans paroles* in *Œuvres Poétiques Complètes*, éd. Yves-Gérard Le Dantec, Paris : Bibliothèque de La Pléiade, 1992.