



HAL
open science

Imaginaires du rail

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

► **To cite this version:**

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

HAL Id: hal-04478437

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

Submitted on 26 Feb 2024

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

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

Copyright

IMAGINAIRES DU RAIL : AIGUILLAGES CRITIQUES

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



ILCML | INSTITUTO DE LITERATURA COMPARADA
MARGARIDA LOSA



Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia



FLUP FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

Visuel de couverture : © Vítor Pinto

ISBN 978-2-304-05510-8

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

© Éditions Le Manuscrit, novembre 2023

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

Imaginaires du rail

Aiguillages critiques

Exotopies

Éditions Le Manuscrit
Paris

Dans la même collection

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

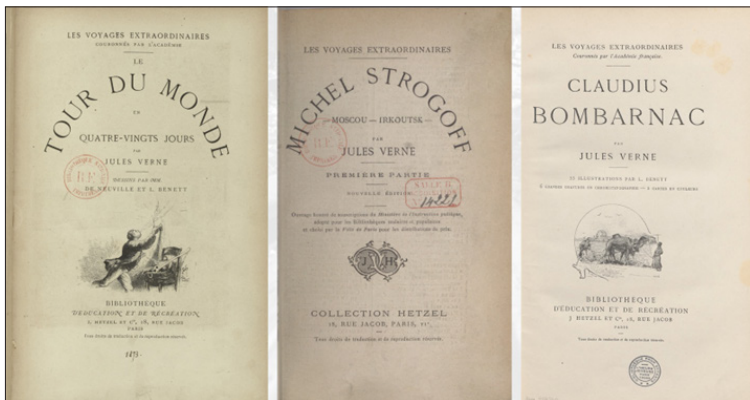


Image II.

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

Michel Strogoff (1876)

*Claudius
Bombarnac* (1892)

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

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

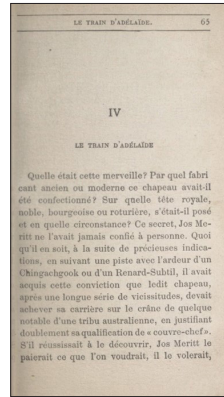
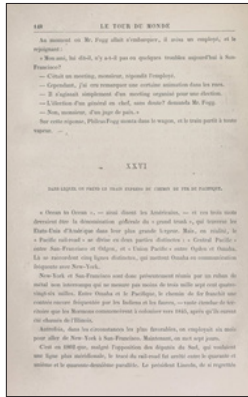
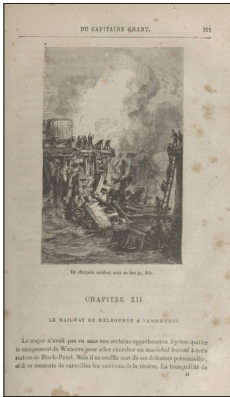


Image III

Les enfants du capitaine Grant (1865/67)

Le tour du monde en 80 jours (1872)

Mistress Branican (1891)

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

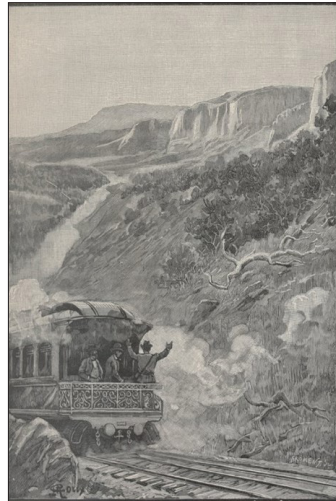


Image V.

Claudius Bombarnac
(1892 : Ch. VI)

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

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

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



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



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

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

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

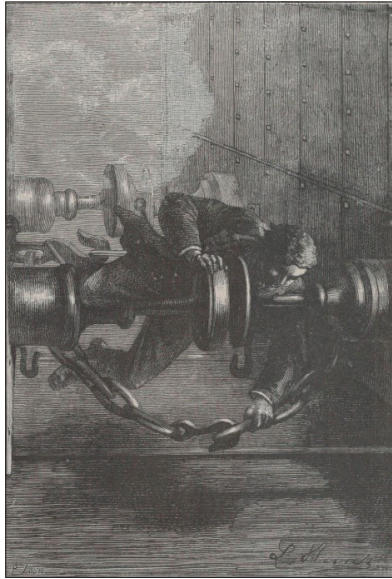


Image VIII. *Le tour du monde en quatre-vingts jours* (1872 : Ch. XXIX)

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

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

« Arrêtez! ... Arrêtez! »

Je baisse la vitre et regarde.

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



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

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



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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

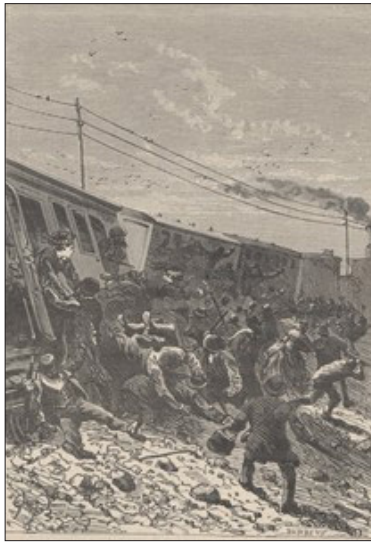


Image XIII. Michel Strogoff (1876, Ch. IV)

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

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

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

« Arrière! cria Kéran.

- Arrière! cria Saffar. »

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Références bibliographiques

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

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

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

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

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

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

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

Les romans de Jules Verne cités sont disponibles sur le site de la Bibliothèque Nationale de France : <https://cutt.ly/l3lYxLy> [date de consultation : 30.01.2023]

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

Sites consultés :

Carte des chemins de fer d'Algérie et de Tunisie : [https://cutt.ly/P3lY\]my](https://cutt.ly/P3lY]my) [consulté le 30.01.2023]

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

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

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

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

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

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