

L'imaginaire ferroviaire dans la littérature russe du XIX^e siècle – de l'objet au récit

Catherine Géry

Depuis la révolution matérielle des années 1830 et l'entrée en masse des objets dans le champ de la littérature européenne, un des plus grands pouvoirs que leur accordent les écrivains est la faculté d'enclencher des récits. Si l'objet crée lui-même l'impulsion du mouvement, ce pouvoir est encore décuplé ; si l'objet en mouvement aménage un espace clos propice à la rencontre fortuite d'un conteur et d'un (ou plusieurs) auditeur(s), à qui il permet de s'installer dans l'hors du monde de la fiction, sa force de moteur narratif est portée à son comble : c'est le cas du train, qui a donné au XIX^e siècle à la littérature russe, mais aussi à toute la littérature européenne, une foule de poésies lyriques, récits courts ou romans. Ces textes ferroviaires sont paradigmatiques de ce que Marta Caraion appelle des « objets-œuvres », en ce qu'ils permettent de « sauvegarder une image idéalisée de l'œuvre d'art comme expression [...] unique, de tout ce qui appartient à la production industrielle¹ » ; autrement dit de concilier, consciemment ou non, la nouvelle culture de l'objet à une éthique romantique de l'art.

Le train apparaît dans le paysage des objets littéraires russes très peu de temps après qu'on a ouvert, le 11 novembre 1837, la première ligne de chemin de fer qui relie deux lieux chargés d'un fort capital symbolique dans l'histoire de la littérature en Russie : Saint-Pétersbourg et Tsarskoïe Selo, le « village des Tsars ». Dès la fin des années 1830, le lien entre le train et la littérature est solidement noué, et il n'est qu'à voir le nombre d'œuvres qui portent le titre *En chemin de fer* pour se convaincre de la fécondité de ce nouvel objet littéraire, au point que le voyage en train pourrait presque constituer un sous-genre de la littérature russe.

Mais après avoir connu un accueil enthousiaste dont les écrivains Vissarion Belinski, Stepan Chevrivov et même le jeune Fiodor Dostoïevski se font les chantres, le train va rapidement être associé en Russie à une série d'attributs négatifs. Au fur et à mesure que la réalité destructrice du train s'impose dans l'espace matériel, l'imaginaire ferroviaire se pare des couleurs les plus sombres. Les propriétaires de diligences, qui pressentent que ce nouveau moyen de transport va provoquer leur ruine, font courir des rumeurs plus ou moins fantaisistes à son sujet : la vitesse développerait des maladies du cerveau, la fumée des cheminées tuerait les oiseaux et les locomotives seraient sans cesse menacées d'explosion.

¹ Marta Caraion, « Objets en littérature au XIX^e siècle », in : *Images Re-vues*, 4, 2007, [en ligne], <https://journals.openedition.org/imagesrevues/116?lang=en>.

Les fantômes sont également nourris par les très nombreux morts que l'on compte parmi les ouvriers qui travaillent à la construction du chemin de fer et qu'on enterre sur place, le long de la voie. La construction la plus meurtrière est celle de la ligne qui relie Pétersbourg à Moscou ; étalée sur dix ans, de 1842 à 1852, elle prend place dans la longue chaîne criminelle des grands travaux en Russie, de la fondation de Pétersbourg au début du XVIII^e siècle jusqu'à la construction du canal reliant la mer Blanche à la mer Baltique à l'ère soviétique. La « ligne Nicolas », du nom du tsar Nicolas I^{er}, occupe dans la littérature russe en général et dans le roman de Lev Tolstoï, *Anna Karénine*, en particulier, une place centrale : les voyages en train entre les deux capitales de la Russie, Pétersbourg et Moscou, se multiplient et structurent le texte de Tolstoï, tout en acquérant une fonction actancielle et symbolique ; le chemin de fer tisse un réseau de significations en constante intercommunication ; deux personnages, dont l'héroïne du roman, succombent sous les roues d'un train, établissant dans le roman un parallèle morbide.

Dans la littérature russe de la seconde moitié du XIX^e siècle, le train est donc un objet mortifère et maléfique, et pour les écrivains un véritable « noyau obsessionnel² ». Un poème de Nikolaï Nekrassov de 1864, intitulé *Le Chemin de fer*, relate le rêve sinistre de Vania, un petit garçon qui emprunte la ligne Pétersbourg-Moscou :

L'ombre courait sur les vitres gelées...
Qu'est-ce donc là ? Une foule de macchabées !
Qui tantôt précèdent la route d'acier,
Et tantôt se hâtent sur ses côtés³ !

Dans la culture populaire russe, le train, qu'on appelle alors familièrement *tchougounka* (le pot de fonte), est aussi représenté comme un objet malfaisant, redoutable et dangereux. Le chemin de fer est dans l'imagerie populaire une « route construite sur des os » et une technique grosse de catastrophes potentielles, quand elle n'est pas annonciatrice de l'apocalypse, comme c'est le cas du « serpent de fer » invoqué par la vagabonde Fékloucha dans *L'Orage* d'Alexandre Ostrovski. De façon générale, le train conduit vers l'autre monde ou est assimilé à un engin de feu « semblable aux forces de l'enfer », pour reprendre la formule du poète romantique Piotr Viazemski dans « Une nuit en chemin de fer, entre Prague et Vienne ».

² Marta Caraion, *Comment la littérature pense les objets*, Ceyzérieux, Champ Vallon, 2020, p. 47.

³ Traduit par moi.

Si l'on se place au niveau de la pensée spéculative, la vitesse, associée à l'absence de réflexion dans les pensées comme dans les actes des hommes, au tumulte du monde, à la perte du sens et des repères, est un élément primordial du complexe topologique du train. Celui-ci est le signe le plus tangible d'une modernité mauvaise, celle qui conjugue la destruction de l'espace naturel à la destruction des traditions patriarcales sur lesquelles se fonde encore largement la société russe. La nouvelle d'Ivan Bounine *La Nouvelle Route* porte témoignage de cette double destruction : le chemin de fer, qui transperce les immenses espaces boisés de la Russie, est qualifié d'envahisseur et de conquérant, « décidé à défricher à quelque prix que ce soit les épais fourrés qui protègent la vie dans leur silence séculaire ». L'antagonisme vitesse / lenteur est significatif d'un nouveau rapport au monde privé de profondeur historique et ontologique, et donc d'un changement de regard : c'est ce qu'on trouve, en France, chez Gérard de Nerval dans *Promenades et souvenirs*, quand le poète oppose les détours de la pensée et la contemplation, qui sont le propre du promeneur, au regard utilitaire, présentiste et forcément bourgeois du voyageur en chemin de fer.

Les motifs de la destruction d'un ordre multiséculaire, naturel ou civilisationnel, sont particulièrement présents chez Dostoïevski, qui parle du train comme de « l'incarnation du mal que représente le progrès technique », chez Konstantin Léontiev, qui voit dans le chemin de fer une « toile d'araignée universelle » et bien sûr chez Tolstoï, ce grand pourfendeur d'un nouvel ordre du monde fondé sur les machines et la disparition des coutumes. Le système de représentations se renversera totalement au début du XX^e siècle, quand les futuristes italiens, français ou russes feront du train un paradigme de la modernité en marche. Après les révolutions de 1917, le chemin de fer symbolisera en Russie la voie conduisant à une vie nouvelle et heureuse, un « avenir radieux », et ses images envahiront le cinématographe.

Dans la littérature russe du XIX^e siècle, parallèlement à la dramatisation du train dans une mystique de la perte et de la dévastation, une fonction de cet objet plus positive, que je qualifierai de mythopoïétique, se développe toutefois. En effet, le train est, dans de nombreux romans et nouvelles, un déclencheur et un porteur de la narration. Ce peut être une conversation qui, se nouant entre des inconnus partageant le même compartiment, donne une impulsion narrative au texte : qu'on pense par exemple au dialogue entre le prince Mychkine et le marchand Rogojine dans le train qui file à toute vapeur vers Pétersbourg au début de *l'Idiot* de Dostoïevski. La conversation entre passagers constitue parfois la trame même du récit, comme dans la nouvelle de Léonid Andreïev *Dans le train*. Mais nulle part le train n'est plus générateur de fiction et de fantasmes que dans les récits de Nikolaï Leskov et Lev Tolstoï. Dans *Voyage avec un nihiliste* de Leskov et *La Sonate à Kreutzer* de Tolstoï, le

désir de récit est porté à son comble : récit collectif dans le premier cas, confession intime dans le second. Et dans les deux cas, c'est l'hors du monde et l'hors de la réalité suscitée par le voyage en train qui fait naître une situation propice au double processus de la narration et de l'audition. Raconter et écouter : tel est le *désir partagé* que le train conduit, d'une certaine façon, à incandescence. « Est-ce parce que le chemin de fer agit de façon si excitante sur les hommes que depuis que je suis assis dans le wagon, je ne puis maîtriser mon imagination ? », demande Pozdnychev à son compagnon de voyage, alors qu'il lui relate les circonstances qui l'ont amené à tuer sa femme par jalousie, dans *La Sonate à Kreutzer*.

Ce n'est certes pas un hasard si Tolstoï a choisi de donner à la confession de Pozdnychev le cadre d'un wagon de chemin de fer. De façon toute symbolique, le train accompagne dans l'œuvre de Tolstoï le choc traumatique engendré par une modernité qu'il récuse dans toutes ses manifestations, parmi lesquelles la liberté sexuelle qui émerge dans le discours russe au cours des années 1860 en lien avec la question largement débattue de l'émancipation des femmes : *Anna Karénine*, *La Sonate à Kreutzer* et bien d'autres textes encore expriment violemment le refus de cette forme de modernité chez le *pater familias* et moraliste convaincu qu'était Tolstoï, ce qui le conduit à punir cruellement les personnages qui s'y soumettent : l'adultère Anna Karénine meurt ainsi en gare de Nijni sous les roues d'une locomotive, ce symbole par excellence de la modernité en marche ; elle meurt privée de sa raison et en proie à des forces pulsionnelles qu'elle ne contrôle pas. Dans ces pages extraordinaires qui préfigurent le procédé du « flux de conscience », Tolstoï instaure entre l'objet-train et son personnage « un lien profond et motivé par ses pulsions secrètes, subconscientes et refoulées⁴ ». *Anna Karénine* et *La Sonate à Kreutzer* révèlent les tensions inhérentes à la prose de Tolstoï : alors qu'elle témoigne d'une constante protestation contre la modernité économique, sociale, culturelle et technique, la modernité littéraire s'y exprime quant à elle admirablement.

Tolstoï n'est bien entendu pas le seul parmi ses contemporains à nouer ce lien étroit entre train et pulsions sexuelles et meurtrières que le cinéma européen du XX^e siècle déclinera à l'envi : dans la célébrissime *Bête humaine*, Émile Zola ne fait pas autre chose. La scène du train privé de conducteur qui signe l'apothéose de son roman établit un parallèle symbolique évident entre la puissance libérée de la machine et la libération des pulsions de vie (érotiques) et de mort (suicidaires) qui constituent le personnage de Jacques Lantier. Il est tentant ici d'établir un parallèle avec une autre scène ferroviaire dans *Anna Karénine* où le mouvement

⁴ Marta Caraion, « Objets en littérature au XIX^e siècle », art. cit.

du train accompagne la remontée à la surface du texte des désirs enfouis de l'héroïne qui vient de rencontrer son futur amant : désir de liberté, désir sexuel, désir de punition et d'anéantissement.

À la fois fable morale sur la « malédiction du sexe » et description presque clinique d'un état paranoïaque où se mêlent amour et haine des femmes, *La Sonate à Kreutzer* est enfin un texte qui nous interroge sur notre besoin d'histoires, d'en raconter et d'en entendre, sur le plaisir qu'elles nous procurent et le désir que nous avons de les transmettre, et ceci d'autant plus que nombre de voyages en train dans la littérature russe durent plusieurs jours, ce qui permet au narrateur de s'installer et d'installer son auditoire dans un long récit (une nuit entière pour *La Sonate à Kreutzer*). Le récit ferroviaire est un genre littéraire structuré par la voix et par un système intonatif propres à celui qui raconte : voix rageuse et violente du meurtrier dans le wagon devenu à la fois confessionnal et salle de tribunal chez Tolstoï, où l'auditeur, alter ego de l'écrivain, accueille en silence ce qui n'est pas tant un discours de repentance qu'un terrible réquisitoire. Comme l'a bien noté Claude Jamain, qui considère le texte de Tolstoï comme un vaste système de sons, en partie organisé par la voix de celui qui raconte, on assiste à la naissance, puis au triomphe de la voix de Pozdnychev : faible et tranquille au début du récit, elle émerge, « persuasive et agréable », puis « elle domine le bruit du train qui est alors devenu [un] simple tremblement [...] ». À mesure qu'elle grandit, le corps du héros disparaît peu à peu, l'obscurité l'enveloppe, et seule [la voix] demeure, libérée de tous les accessoires⁵ », recomposant le monde des relations humaines dans l'espace clos du compartiment.

La voix ou les voix qui s'expriment dans *Voyage avec un nihiliste* de Nikolaï Leskov possèdent elles aussi des vertus mythopoïétiques, tout en ayant la capacité de produire du réel à partir de la fiction. Leskov est un écrivain qui possède le savoir-faire (ou le savoir-dire) d'un conteur, et qui en éprouve toutes les stratégies. Célèbre en tant que maître de la forme narrative du *skaz* (le « dit », ou récit pseudo-oral) pratiqué avant lui par Nikolaï Gogol, il est particulièrement sensible aux situations qui favorisent le déclenchement d'un récit, et pour lui, le chronotope du wagon est chargé de potentialités narratives. Leskov constitue d'ailleurs une exception parmi ses contemporains : à la différence de Léontiev, Dostoïevski ou Tolstoï, ce réactionnaire avéré n'attribue curieusement aucune connotation négative au train, et dans ses récits, le voyage en chemin de fer est avant tout l'occasion de rencontres inattendues, d'aventures amusantes et de bavardages sans fin.

⁵ Claude Jamain, « *La Sonate à Kreutzer*, un roman musical », in : *Idée de la voix*, Rennes, PUR, 2005, p. 163-176.

Dans *Voyage avec un nihiliste*, Leskov met en scène une série de quiproquos ayant pour cadre un wagon dans lequel se trouve un homme silencieux avec une petite valise d'aspect douteux ; l'homme et la valise ne tardent pas à faire l'objet des soupçons des autres voyageurs. Après de longues palabres et racontars qui donnent lieu à de micro-récits enchâssés dans le récit principal, les occupants du wagon décident de faire arrêter l'individu dans lequel ils voient un nihiliste armé. Il s'avère à la fin du *skaz* que l'homme n'est autre que le procureur du palais de justice, et que la valise appartient à un Juif qui voyage clandestinement sous le banc du compartiment⁶. Ici, Leskov le conteur atteint des sommets de virtuosité narrative et surtout verbale, en multipliant dans la bouche de ses personnages les mots cocasses, pour la plupart des mots-valises élaborés selon les principes de l'étymologie populaire (je donne les exemples dans ma traduction⁷) : *la maldéchaussée* (la maréchaussée), *la dynamique* (la dynamite), un *culotin* (un calotin), un *brigandier* (un brigadier), le *minustère des affaires intestines* (le ministère des Affaires intérieures), une *chancelle de suif*, un *livre doré sur tronche*, etc. La faculté du conteur à générer ses propres constructions mentales et lexicales (tordre le vocabulaire pour créer de nouveaux objets, transformer un procureur en nihiliste et coudre ensemble les morceaux d'une abracadabrante fiction) témoigne d'une appréhension du monde qui se fait essentiellement sur le mode du fantasme et dans l'enchantement du conte oral. Une fois encore, ce n'est pas un hasard si cette fable naît et se développe à l'intérieur d'un wagon de chemin de fer, où se créent les conditions nécessaires au récit, qui à son tour produit une sorte de réalité alternative. D'une certaine façon, *Voyage avec un nihiliste* répond à la question posée par Jean-Marie Schaeffer dans son ouvrage *Pourquoi la fiction ?*, loin d'être des apparences illusoire ou des constructions mensongères, les univers fictifs sont des configurations majeures de notre rapport au réel⁸.

Objet privilégié du déploiement de la fiction en tant que dispositif fonctionnel et anthropologique, le wagon de chemin de fer est enfin l'espace contemporain qui permet la manifestation de l'*aura* du narrateur, au sens benjaminien du terme. En 1936, Walter Benjamin consacre à Leskov un essai fondamental intitulé *Le Narrateur (Der Erzähler)*, dans lequel il analyse le récit comme un acte narratif « primitif », ancré dans l'oralité et indissociable d'un ensemble de pratiques collectives qui ont peu à peu disparu du monde moderne. Raconter est une activité corrélée à la notion d'*aura*, c'est-à-dire la propriété

⁶ Cette circonstance indique que le voyage en train a lieu en dehors de la Zone de résidence assignée aux Juifs de l'Empire russe de 1791 à 1917, et qui limitaient leurs possibilités de circulation.

⁷ Nicolas Leskov, *Le Gaucher et autres récits*, trad. Catherine Géry, Lausanne, L'âge d'homme, 2002, p. 142-150.

⁸ Jean-Marie Schaeffer, *Pourquoi la fiction ?*, Paris, Seuil, 1999.

de ce qui est singulier, authentique, inimitable. Le geste du conteur est un geste unique, son récit est inscrit dans l'unicité et l'authenticité de son expérience, la transmission de cette dernière se fait dans l'unicité d'un moment et d'une présence, d'un ici et d'un maintenant incarnés par le conteur. Mais les techniques de reproduction de masse (l'imprimerie typographique apparue au milieu du XIX^e siècle, la photographie, le cinéma) ont entraîné une irréductible déperdition de l'aura. Ainsi que l'a noté Marta Caraion, Benjamin a rendu incontournable « la question de l'unicité et son rapport à la série », alors que « la dialectique de l'unique et du reproductible organise toute la pensée des XIX^e et XX^e siècles⁹ ».

La modernité capitaliste, dont les nouvelles techniques de reproductibilité et les objets mécanisés comme le train sont des emblèmes, serait donc incompatible avec l'esprit ancien de la narration¹⁰. Benjamin voit en Leskov le dernier des conteurs animés par l'aura, et dans le *skaz* une ultime manifestation de la narration orale en tant que performance susceptible de rassembler les hommes, de permettre le partage du récit, d'alimenter la chaîne de la mémoire et de la transmission. À un moment qui est à la fois celui d'une survalorisation de la tradition orale par les élites et de son appauvrissement effectif dans la culture russe, le *skaz* de Leskov cultive l'illusion que la littérature peut encore être une pratique collective portée par la voix, comme manifestation du corps du narrateur dans la langue, qui atteste à la fois son existence, sa matérialité et sa singularité.

Dans *Voyage avec un nihiliste*, un texte que Benjamin n'avait pas lu, le train est un espace qui réconcilie le monde des hommes et le monde des objets, souvent réputés inconciliables ; comme dans *La Sonate à Kreutzer*, c'est un espace performatif où peut se manifester l'aura comme unicité d'un moment et d'une présence, d'un ici et d'un maintenant, puisqu'une fois le voyage terminé, il sera impossible de réunir ceux que le hasard seul avait mis en présence, comme il sera impossible de retrouver le *kairos* (l'instant favorable) qui avait déterminé l'acte narratif. Le train, ce grand symbole au XIX^e siècle du développement technique et scientifique des sociétés modernes, ne s'oppose donc plus à l'aura du conteur qui ne pouvait, selon Benjamin, surgir que dans les communautés traditionnelles et préindustrielles : il en est au contraire la nouvelle scène, le nouveau lieu d'accueil et d'épiphanie.

⁹ Marta Caraion, *Comment la littérature pense les objets*, op. cit., p. 61-62.

¹⁰ Voir Catherine Géry, *Leskov le conteur. Réflexions sur Nikolai Leskov, Boris Eichenbaum et Walter Benjamin*, Paris, Classiques Garnier, 2017, p. 21-26.