

***Trains fantastiques : émergence d'un thème dans son rapport à la théorie  
du fantastique. L'exemple de Théophile Gautier.***

Séminaire d'Histoire Littéraire :  
*La naissance du fantastique en Europe – Histoire et Théorie*

Suzanne Van Weddingen  
Université de Haute-Alsace, Mulhouse

***Sommaire***

Introduction

1. La Charte de 1830
2. Arria Marcella
3. L'espace temps ferroviaire

## Introduction

Considérer le train dans la littérature fantastique permet d'illustrer cette théorie selon laquelle les textes fantastiques sont constitués de deux ensembles contradictoires ; par exemple, le monde des vivants et le monde des morts. Le déplacement entre deux mondes différents s'opère grâce à un passage pouvant prendre différentes formes. Le train permet ce passage et devient l'élément de jonction entre les deux ensembles. C'est grâce au train que le narrateur de *De Trein der Tragheid* arrive dans une ville qui se trouve être l'antichambre de la mort ; de la même façon, dans *Die Stadt hinter dem Strom*, Robert parvient à la ville, véritable purgatoire. Ce passage s'accompagne également de modifications par rapport au monde premier : les passagers du train de Johan Daisne s'endorment tous, et Robert, le héros de Kasack, retrouve son père décédé. Mais dans chaque texte c'est le temps qui illustre le passage effectué, en modifiant la perception du réel.

Ce traitement du train permettant le passage trouve son origine dans les débuts du chemin de fer. Grâce à deux textes de Théophile Gautier, un article paru dans *La Charte de 1830*, et un conte, *Arria Marcella*, il est possible de montrer comment le train devient non seulement fantastique, mais aussi élément de jonction entre plusieurs mondes par le biais des thèmes, et donc, élément clef dans une approche du fantastique liée à l'espace-temps.

### 1. La Charte de 1830

En août 1837, Théophile Gautier assiste à l'inauguration de la première ligne de voyageurs et en donne le compte-rendu dans *La Charte de 1830*. Dans son article, daté du 15 octobre 1837, il relate son expérience de témoin et dresse un portrait ironique du chemin de fer, en mêlant par exemple le vrai et le faux. C'est le cas dans les avis aux voyageurs qu'il reprend en les amplifiant pour n'en garder que le côté ridicule. Ainsi peut-on lire que « les personnes prudentes feraient bien de s'abstenir de se moucher ; on ne sait pas ce qui peut arriver »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer », *Fusains et Eaux-Fortes*, Paris, G. Charpentier, 1880, p. 193.

Pour Gautier, il ne s'agit que d'une mode exotique : « les spectateurs et les actionnaires ne rêvent que *rails-road, rails-way, locomotives Waggory* et autres mécaniques plus ou moins ferrugineuses »<sup>2</sup>. Lorsque l'article paraît, le vocabulaire dédié au chemin de fer est exclusivement anglophone, ce que note l'auteur qui n'hésite pas à justifier le choix de ses termes. Ainsi, à côté de « *cheval de vapeur* », il place entre parenthèses « *steam horse* ». Non seulement, le chemin de fer n'est qu'une « invention anglo-saxonne »<sup>3</sup>, mais surtout « le chemin de fer ne peut être envisagé que comme une curiosité scientifique, une espèce de joujou industriel »<sup>4</sup>. L'introduction annonce bien l'ensemble du propos. Le chemin de fer ne serait, somme toute, qu'un spectacle coûteux, venu d'Angleterre, et le symbole de l'industrie. Pour Gautier, le chemin de fer est peu rentable et l'auteur en donne une vision très négative, estimant que ce nouveau moyen de transport court à sa perte :

Ce ne sera pas un spectacle médiocrement bouffon que de voir les charretiers de l'avenir assis sur leurs marmites refroidies et obligés à pousser eux-mêmes leurs wagons ou à les faire traîner par des vaches ou des poules<sup>5</sup>.

Pour désigner la locomotive, Gautier utilise à plusieurs reprises le terme de « marmite »<sup>6</sup>, qu'il oppose à une description bestiale. Il essaie de mettre sur le même plan la diligence et son remplaçant potentiel : le train. La locomotive devient « le cheval de vapeur, tenu en laisse par des pages barbouillés de suie »<sup>7</sup>, un animal « étrange »<sup>8</sup>, « bizarre »<sup>9</sup>, un monstre hybride : « Il a du feu dans les yeux et la fumée lui sort des narines en longs tourbillons »<sup>10</sup>.

Le bruit d'une telle bête est perçu comme celui d'« un monstre marin enrhumé du cerveau qui pousse l'eau par des événements obstrués ou le renâclement d'un serpent de mer qui aurait avalé un vaisseau de travers »<sup>11</sup>. La description prête à sourire, mais Gautier exprime le côté monstrueux du train. Il ressemble à un serpent, lorsqu'on le voit

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 187, souligné par l'auteur.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 188.

<sup>4</sup> *Ibidem.*

<sup>5</sup> *Ibid.*, p.190.

<sup>6</sup> Marmite auprès de laquelle les passagers risquent de devenir des « légumes de julienne ». (p. 193)

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 193.

<sup>8</sup> *Ibidem.*

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 194.

<sup>10</sup> *Ibid.*, p.193.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p.194.

avec ses wagons, et est aussi dangereux que lui. Si le monstre avale les vaisseaux, le train avale les passagers. Alors qu'ici c'est le serpent, issu de la nature, qui dévore la création humaine – un « vaisseau » en l'occurrence – dans la réalité, c'est l'inverse qui se produit. La machine créée par l'homme, se retourne contre lui, et l'avale. Il y a déjà un caractère fantastique dans le choix de la comparaison et les oppositions qui se font jour. Gautier considère la locomotive comme une forme de vie composée de feu et d'eau, deux éléments opposés par définition. Pourtant, elle n'a rien de naturel, et se révèle indomptable : « Il ne faut pas se lever, se tenir sur les voitures, sous peine d'être lancé sur le *rail-way*, où l'on serait incontinent coupé en rondelles, dru et menu comme des légumes de julienne par les roues du wagon »<sup>12</sup>.

Se mouvoir revient à risquer sa vie, aussi, « l'âme saisie de terreur, on reste immobile sur la banquette, de crainte de faire éclater quelque chose quelque part ».

Cette attitude n'est pas celle d'un créateur, au contraire, elle reflète une peur mêlée de respect pour un objet créé à partir d'une opposition. Dans les mots de Gautier, on retrouve l'eau (« des légumes de julienne ») et le feu (« éclater »). Le jeu des oppositions continue lorsque l'auteur parle de l'ensemble machinique : « Cette vie inanimée a quelque chose d'effrayant, c'est trop vivant pour une marmite, et trop mort pour un cheval »<sup>13</sup>.

Gautier ne sait comment percevoir le train et principalement la locomotive, qui a tout d'une créature animée, mais qui reste un produit de l'industrie, un outil. Il relie une nouvelle fois l'eau et le feu par l'intermédiaire de la marmite et du cheval. Dans cet article, il prépare déjà la thématique fantastique rattachée au train. Ce dernier opère non seulement une jonction réelle entre deux gares, mais peut également lier deux opposés, ici le feu et l'eau, ou la vie et la mort. Il n'agit pas différemment en littérature, faisant une jonction entre plusieurs thèmes comme c'est le cas dans *Arria Marcella*.

## 2. **Arria Marcella**

Lorsque paraît *Arria Marcella* en 1852, le train a perdu son caractère exotique et est devenu suffisamment familier pour que les auteurs puissent penser à s'en servir dans leurs textes.

---

<sup>12</sup> *Ibid.*, pp.192-193, souligné par l'auteur.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p.194.

Théophile Gautier utilise déjà des thèmes qui seront réemployés jusqu'à l'époque contemporaine, à savoir le passage dans d'autres mondes, qui s'accompagne d'un problème de temporalité, tout en exprimant une continuité.

Dans *Arria Marcella*, trois passages peuvent être mis en évidence. Les deux premiers voient l'espace et le temps bouleversés, alors que le troisième permet un retour à la réalité. Dans tous les cas, le passage s'effectue grâce au chemin de fer, bien que Gautier choisisse parfois de l'évoquer de manière détournée, comme c'est le cas pour le premier passage :

Les trois amis montèrent dans un corricolo et se firent mener à la station du chemin de fer. Le corricolo, avec ses grandes roues *rouges*, son strapontin *constellé* de clous de *cuivre*, son cheval maigre et plein de *feu*, harnaché comme une mule d'Espagne, courant sur les larges dalles de *lave*<sup>14</sup>.

Ces termes, renvoyant au feu sont à rapprocher de la description de la locomotive que faisait Gautier en 1837, un cheval « qui laisse derrière lui une fiente d'étincelle »<sup>15</sup>. Quinze ans après l'article de *La Charte de 1830*, le jeu d'oppositions est toujours d'actualité et l'eau est à nouveau présente : « Le chemin de fer par lequel on va à Pompéi longe presque toujours la mer »<sup>16</sup>.

Plus loin, « les longues volutes d'écume [qui] viennent se dérouler sur un sable noirâtre »<sup>17</sup> rappellent le « monstre marin enrhumé du cerveau qui pousse l'eau par des événements obstrués ».

Le train, et principalement la locomotive a cependant perdu son côté effrayant pour se transformer en moyen de jonction. Ce n'est qu'à la descente du train que le premier passage est effectif. Du monde moderne, ils parviennent à un monde où le passé règne : « Les trois amis descendirent à la station de Pompéi, en riant entre eux du *mélange d'antique et de moderne* que présentent naturellement à l'esprit ces mots : station de Pompéi »<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> GAUTIER, Th., « Arria Marcella », in *Contes Fantastiques*, Paris, José Corti, 1986, p. 216, nous soulignons. A propos du « flamboyant véhicule », on peut se référer à LYSØE, E., « De la Double nature italienne », in *Creliana*, Vol. 2, Printemps 2002, p. 118.

<sup>15</sup> GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer » in *Fusains et Eaux-Fortes*, cit., p.194.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 216.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 217, nous soulignons.

L'espace et le temps commencent à se morceler. L'espace, c'est la gare, or Gautier lui préfère le mot « station », de même c'est dans ce mot qu'est renfermé le temps. Dans « station » sont réunis la « *stazione* » italienne évoquant l'antiquité, et la « station » anglaise, qui renvoie au modernisme industriel. Cette dualité trouve un point de contact dans le mot « mélange ».

L'Italie et l'Angleterre se ressemblent dans le texte : « Les villages que l'on traverse ont quelque chose de platonien et ferrugineux comme Manchester et Birmingham »<sup>19</sup>.

Deux espaces se rencontrent puisque les personnages sont autant en Italie qu'en Angleterre<sup>20</sup>. Tant que les trois amis sont dans le train, ils côtoient un espace dédoublé, l'Italie et l'Angleterre, l'antique et le moderne. Gautier oppose la mort à la vie. Le voyage en train permet aux trois amis de passer de « la ville morte »<sup>21</sup>, telle qu'ils la voient dans le musée, à « la ville ressuscitée »<sup>22</sup>, alors que la temporalité subit une variation puisque les trois subissent un « brusque saut de dix-neuf siècles. »

Ce passage prépare déjà les suivants. L'opposition entre antique et moderne, ainsi que vie et mort résume l'intrigue de la nouvelle. Celle-ci était déjà contenue dans le musée qui se trouve à Naples. Alors que le musée est la devanture d'un passé lointain et mort, il n'est qu'une partie de la ville, qui, elle, est bien vivante. Mais le second passage permet de réaliser l'opposition. Le train, cette fois, se cache dans « ces ornières de char »<sup>23</sup>, qui ressemblent fortement à des rails ; comme le confirme Hamilton Ellis, en parlant du chemin gréco-romain : « ce n'était pas encore le chemin de fer, mais c'était le commencement de l'idée du chemin de fer »<sup>24</sup>.

---

<sup>19</sup> *Ibidem*.

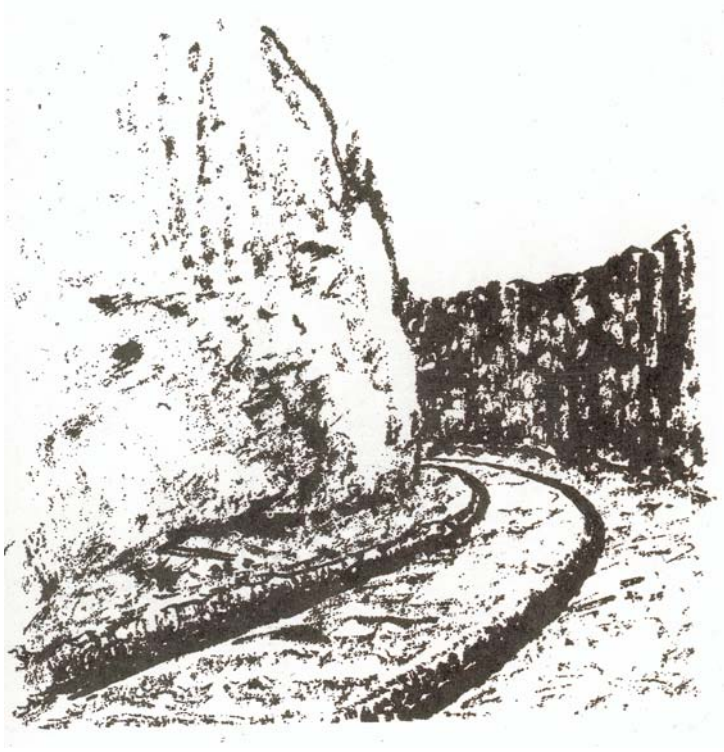
<sup>20</sup> Et c'est en Angleterre en effet qu'Octavien rencontre sa femme.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 215.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 217.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 218.

<sup>24</sup> ELLIS, H., *Le Train*, Paris, Paris, Editions Planète, 1972, p. 17.



Un chemin gréco-romain avec ornières près de Syracuse en Sicile.

Une fois les trois amis arrivés à Pompéi, ils doivent s'adapter au temps qui les accueille. Au lieu du train moderne, c'est son ancêtre que voit Octavien. Et à peine a-t-il vu cette ornière que le passage a eu lieu : « Des bruits de roue se firent entendre, et un char antique s'engagea dans la rue. Le Bouvier aperçut Octavien et parut surpris »<sup>25</sup>.

Comme le souligne Eric Lysøe, dans *De la Double nature italienne* :

L'irruption de ce char, surgi d'un passé vieux de deux mille ans, marque l'entrée dans le monde du fantasme. Preuve s'il en est qu'on doit la renaissance de la ville défunte au caprice d'un singulier aiguilleur, dont l'action consiste, précisément à faire sortir « la roue du temps [...] de son ornière »<sup>26</sup>.

L'espace et le temps sont liés grâce à un « aiguilleur », qui renvoie à nouveau au chemin de fer. L'aiguillage est ce qui permet de passer d'une voie à une autre. Or le train joue ce rôle dans le texte. Il permet à Octavien d'évoluer dans un espace et un temps variables. Et en effet, s'il est minuit dans la Pompéi moderne, il remarque que

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, p.233.

<sup>26</sup> LYSØE, E., « De la Double nature italienne », in *Creliana*, cit., p. 119.



« le ciel s'éclairciss[it] sur les bords ; on [dirait] que le jour [va] paraître »<sup>27</sup>. Le décalage temporel s'effectue même au niveau de l'heure, et suggère que le passage ne s'est pas forcément déroulé aussi rapidement qu'on pourrait le croire. Ce nouveau jour renvoie également au réveil des dormeurs, et en l'occurrence, annonce la résurrection de Pompéi. Ainsi, Octavien semble se trouver dans un monde vivant, puisqu'il partage le quotidien des habitants avant l'éruption. Il a l'impression que les Pompéiens sont vivants, mais découvre bientôt qu'il n'en est rien. Il se trouve en fait dans le monde des morts, et il en a des indices grâce à Arria. Son « bras nu [...] était froid comme la peau d'un serpent ou le marbre d'une tombe »<sup>28</sup>. Et un peu plus tard, Arria retourne à un état qu'elle n'aurait pas dû quitter : « Le promeneur nocturne ne vit plus à côté de lui [...] qu'une pincée de cendres mêlée de quelques ossements calcinés »<sup>29</sup>.

Une fois qu'il a réalisé où il se trouvait réellement, l'étape suivante consiste en un nouveau passage « par le chemin de fer »<sup>30</sup>, qui le conduit dans le monde des vivants. Cependant, l'opposition entre la vie et la mort liée à l'antique et au moderne reste présente. Si Naples, une ville vivante fait référence à « la ville morte », Pompéi en revanche est « la ville ressuscitée ». L'antagonisme présent fait écho à la situation d'Octavien, vivant lors de son fantasme, et touché d'une « mélancolie morne »<sup>31</sup> à son retour. Il reproduit la dualité qui le poursuit depuis le début du texte en se mariant à une femme, qui mêle l'antique et le moderne. Elle est anglaise, ce qui renvoie à l'industrie du début du siècle, et se nomme Ellen. Son prénom rappelle l'aventure arrivée dans l'Antiquité. La jonction opérée par le chemin de fer entraîne Octavien dans d'autres mondes sous la forme d'une continuité.

Il passe du monde des vivants – le texte débute à Naples<sup>32</sup> – à un monde semi-mort. Si la ville est ressuscitée, elle secoue seulement « un coin de son linceul. » Son second passage se fait vers le monde des morts, auprès de personnages disparus. Enfin, son dernier voyage le conduit dans un monde semi-vivant puisqu'« à dater de cette

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 232.

<sup>28</sup> *Ibid.*, p. 248.

<sup>29</sup> *Ibid.*, p. 249.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 250.

<sup>31</sup> *Ibidem.*

<sup>32</sup> Et même si la ville possède un musée qui rappelle Pompéi, le train y est moderne, elle appartient donc au monde des vivants.

visite à Pompéi, Octavien fut en proie à une mélancolie morne »<sup>33</sup>. La boucle n'est pas bouclée et laisse le champ libre à d'autres passages.

Cette continuité accompagnée d'oppositions qui construit le texte permet d'avoir une idée du fantastique ferroviaire, dès ses origines.

### 3. L'espace temps ferroviaire

Théophile Gautier envisage certaines fonctions du train qui se retrouvent dans les textes fantastiques. Il élargit sa fonction générale, consistant à aller d'un point à un autre, en lui ajoutant une dimension spatio-temporelle inhabituelle. En effet, l'apparition du train dans le paysage ne constitue pas le seul choc pour la population. Les passagers doivent s'adapter à un mode de transport différent de ce qu'ils ont connu auparavant. S'ils avaient déjà une sensation de vitesse en diligence, le train va en moyenne, à ses débuts, trois fois plus vite, ce qui est déjà une révolution en soi. Le train ne détruit donc pas uniquement le paysage, mais détruit aussi l'espace-temps.

C'est la destruction du continuum spatio-temporel qui est ressentie. Ce dernier est déterminé par l'ancienne technique de circulation, qui est intégrée organiquement à la nature. Son rapport mimétique à l'espace parcouru le fait apparaître à la conscience comme une unité vivante<sup>34</sup>.

La diligence, pour prendre cet exemple, est une « unité vivante » dans la mesure où c'est le cheval qui est utilisé. La force animale est liée à la nature. Utiliser les ressources de la nature est une façon de lui rendre hommage, et d'en être partie intégrante. La route renvoie également à cette symbolique de l'homme en accord avec la nature. De fait, si les routes sont tracées par une main humaine, elles respectent les obstacles naturels et les évitent, alors que la construction du chemin de fer ne tient pas compte du paysage, puisque même les montagnes sont percées pour permettre au train de passer. Du coup, « [Le chemin de fer] ne semble plus intégré dans l'espace du paysage comme la diligence et la route, mais fiché en travers de celui-ci »<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 250.

<sup>34</sup> SCHIVELBUSCH, W., *Histoire des Voyages en train*, Paris, Le promeneur/Quai Voltaire, 1990, p. 42.

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 43.

Il est totalement artificiel. La route qu'il emprunte doit être construite par l'homme dans sa totalité. Le rail sert d'intermédiaire entre le train et le sol. Le contact direct entre le moyen de locomotion et la route est perdu. De plus, le cheval a été remplacé par une machine. Le train apparaît donc comme une contradiction complète avec ce qui existait auparavant : « L'idée selon laquelle le train détruit l'espace et le temps apparaît comme une déréalisation de la perception qui, soudain, voit remplacer la technique de circulation sur laquelle est reposait par une autre totalement nouvelle »<sup>36</sup>.

C'est cette déréalisation que l'on retrouve chez Théophile Gautier. Témoin de l'arrivée des premiers chemins de fer, il peut représenter l'évolution de la pensée sur ce sujet. Si le chemin de fer dans *Arria Marcella* semble relégué à l'arrière-plan, ce n'est pas parce que Gautier s'y désintéresse, mais plutôt parce qu'il n'est pas encore considéré comme un vrai thème. Il ne peut lui consacrer ouvertement sa nouvelle. Si le train perd de plus en plus son statut de nouveauté, il n'en demeure pas moins récent. En 1870, en revanche, l'opinion est tournée vers la guerre, et il peut lui consacrer un chapitre de ses *Tableaux de Sièges*.

*Arria Marcella* permet à Gautier d'introduire discrètement le chemin de fer dans la littérature fantastique. C'est aussi pour lui l'occasion de montrer que « le train ouvre de nouveaux espaces qui, jusqu'alors, n'étaient pas accessibles »<sup>37</sup>. Il ne s'agit pas uniquement de réduire symboliquement les distances, mais d'ouvrir le regard à d'autres perspectives – le fantasme d'Octavien en est l'illustration – provoquées par le voyage en chemin de fer. Mais « au même moment, on détruit l'espace, c'est-à-dire l'espace intermédiaire »<sup>38</sup>. Celui-ci n'est autre que le paysage entre le départ et l'arrivée, dont le passager de la diligence pouvait profiter. S'il disparaît en raison de la vitesse dans la réalité, il se transforme chez Gautier.

Les villages que l'on traverse [...] ont [...] quelque chose de platonien et de ferrugineux comme Manchester et Birmingham ; la poussière y est *noire*, une suie impalpable s'y accroche à tout ; on sent que la grande *forge* du Vésuve *halète* et *fume* à deux pas de là<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> SCHIVELBUSCH, W., *op. cit.*, p. 43.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 217.

Parce que le paysage disparaît, il ne reste plus que le train – né en Angleterre – seule réalité tangible. La forge du Vésuve se confond avec la locomotive qui a les mêmes caractéristiques. Dans *La Charte de 1830*, Gautier utilise déjà cette image de la forge pour désigner la locomotive (« vous croyez entrer dans une *forge*, dans une antre de cyclope tout *noir* de fumée et de charbon »<sup>40</sup>), de même qu'il se sert du verbe « haleter ». « Quoiqu'il soit infatigable, [le cheval de vapeur] a l'air de s'efforcer, de haleter et de se donner beaucoup de peine »<sup>41</sup>.

Si le sujet a changé – l'article de *La Charte de 1830* est un compte-rendu et *Arria Marcella* un conte fantastique –, la manière de décrire le chemin de fer reste semblable, au moins dans les thèmes utilisés. Dans le premier cas, il est le « personnage » central, puisqu'il s'agit de le faire connaître aux lecteurs, alors que dans le second, c'est sa fonction qui est exprimée. C'est l'espace-temps le thème principal de la nouvelle, de même qu'il est au cœur du choc ressenti par l'opinion lorsque le chemin de fer s'installe. La perte du paysage, telle qu'elle est ressentie par la majorité des passagers, conduit les auteurs à réfléchir sur ce qui peut le remplacer. L'hypothèse de Théophile Gautier est présente dans ses deux textes. Puisqu'il y a déréalisation, rien ne dit que le train ne peut aboutir à une autre réalité. Dans la Charte de 1830, il décrivait un réel modifié :

Les arbres fuyaient à droite et à gauche comme une armée en déroute ; les clochers disparaissaient et s'envolaient à l'horizon ; 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 ; les nuages et les vents semblaient *haler* pour nous suivre<sup>42</sup>.

Quinze ans plus tard, il suggère que ce n'est plus la perception du monde qui change, mais que c'est le monde lui-même. Le train devient alors celui qui le déréalise et qui offre la possibilité d'aboutir à d'autres espaces ou d'autres temps, ce que le fantastique va retenir.

Théophile Gautier a instauré des thématiques qui se retrouvent dans des textes postérieurs, et que l'on peut voir tant dans le texte de Hermann Kasack, avec une trame

---

<sup>40</sup> GAUTIER, Th., « Le Chemin de fer » in *Fusains et Eaux-Fortes*, cit., p. 192.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 194.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 195, nous soulignons.

quasi identique, que chez Jean Ray, par exemple, dans *Le Cimetière de Marlyweck*, publié en 1942, soit presque un siècle après la parution d'*Arria Marcella*.

### ***Bibliographie***

- ELLIS, Hamilton, *Le Train*, Paris, Paris, Editions Planète, 1972.
- GAUTIER, Théophile
  - « Le Chemin de fer », *Fusains et Eaux-Fortes*, Paris, G. Charpentier, 1880.
  - « Arria Marcella », in *Contes Fantastiques*, Paris, José Corti, 1986.
- LYSØE, E., « De la Double nature italienne », in *Creliana*, Vol. 2, Printemps 2002.
- SCHIVELBUSCH, W., *Histoire des Voyages en train*, Paris, Le promeneur/Quai Voltaire, 1990.