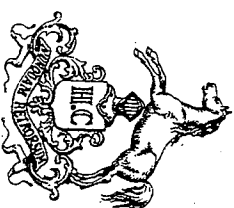


LIRE LA
CORRESPONDANCE
DE STENDHAL

Textes édités et présentés par
Martine REID et Elaine WILLIAMSON



PARIS
HONORÉ CHAMPION ÉDITEUR
2007

www.slakine.com

Diffusion hors France: Éditions Slakine, Genève

© 2007, Éditions Champion, Paris.
Reproduction et traduction, même partielles, interdites.
Tous droits réservés pour tous les pays.
ISBN: 978-2-7453-1693-6

www.honorechampion.com

PHÉNOMÈNES D'ACCÉLÉRATION DANS LES LETTRES DE STENDHAL

LIRE LA
CORRESPONDANCE
DE STENDHAL

Les lettres de Stendhal se présentent comme un témoignage de la nécessité de faire vite, d'aller vite, et plus vite encore. L'une de ses premières maximes et non la moindre d'entre elles – « Hâtons-nous de jouer¹ » – paraît en être l'aveu réfléchi et sincère. Deux verbes – *se hâter* et *jouer* – concourent à lier étroitement la jouissance à venir à la démarche accélérée menant à son accomplissement immédiat.

Dans ce recueil de lettres, l'isotopie de l'accélération se constitue en fonction de trois champs significatifs d'ordre technologique, sociologique et psychologique. L'accélération y est une figuration du temps, de son emploi calculé avec rigueur. Elle dissocie la vie privée, dotée de son rythme individuel, de la vie professionnelle où domine, de plus en plus, la vitesse.

« Si j'avais le temps... »

Henri Beyle a tout juste quitté sa ville natale, en 1800, qu'il éprouve déjà les effets de l'accélération dans sa nouvelle vie, tant au plan personnel que professionnel. Dans sa première lettre à Pauline, exorde qui caractérisera la thématique fondamentale de toute la correspondance entre le frère et la sœur, *Beyle se rend compte d'une chose en apparence très simple*. Depuis un certain temps, la correspondance avec Pauline est en suspens. Le jeune surnuméraire au ministère de la guerre s'excuse en se posant en victime de « la variété » de ses occupations. Et Henri de se sentir comme étranger à lui-même :

Je ne me reconnais plus, ma chère Pauline, lorsque je pense que j'ai pu rester cinq mois sans t'écrire. Il y a déjà quelque temps que j'y pense, mais la variété de mes occupations m'a toujours empêché de satisfaire mon désir².

¹ CG, t. I, p. 65, 11 nivôse an 11 (1^{er} janvier 1803), à Pauline Beyle.

² CG, t. I, p. 3, 18 ventôse an 8 (9^e mars 1800), à Pauline Beyle.

Pour Henri, pris dans l'engrenage accéléré de la capitale, écrite à Pauline constitue un vif plaisir, alors que non seulement Pauline tarde à lui répondre, mais elle se montre en outre peu sensible au vide que laisse dans l'âme de son frère l'attente, puis l'absence de ses lettres. Afin de prévenir l'arrêt possible de toute communication épistolaire, Henri en vient à exhorter sa sœur : « D'abord je veux que tu m'écrives tous les huit jours³. » Peine perdue, on le sait, car rien n'est simple. La dernière lettre échangée entre eux, datée du 1^{er} novembre 1815, thématise encore les mêmes faits navrants : « J'aimerais aussi recevoir de tes nouvelles : tu ne m'as pas écrit depuis avril⁴. »

Preuves d'une correspondance asymétrique, les lettres de Pauline se font attendre et, pour dire la vérité, elles sont trop courtes. C'est pourquoi Henri ne cessera d'exiger « des lettres plus longues⁵ », éventuellement « une grande lettre de détails⁶ », et, puisque le temps presse, le tout « vite⁷ », « bien vite⁸ ». Pauline est insensible aux lamentations de son frère qui, semble-t-il, ne se résignera jamais. Ses lettres ne sont-elles pas une longue suite de reproches à l'adresse de sa sœur ? Marseille, le 23 octobre 1805 : « À chaque courrier je viens vite, et point de lettre. J'en suis bien fâché, cela jette du sombre dans ce doux attendrissement que donne l'automne⁹. » Décidément, selon Henri, les silences de Pauline sont des ombres au tableau de l'antité qu'il rêve. Deux semaines plus tard, c'est enfin le moment d'une petite détente. Le style *staccato* de certaines phrases semble trahir les effets de l'impatience à peine surmontée : « Enfin voilà une lettre de toi. Il est temps. Voilà au moins deux mois que tu ne m'écris point, c'est bien mal à toi, étant à la campagne, où tu peux facilement trouver deux heures de liberté¹⁰. » Le temps libre, qui abonde à la campagne, n'a point d'équivalent, selon Henri, à Paris où l'on est sans cesse occupé. Néanmoins, Henri envoie lettre après lettre à Grenoble. C'est ainsi que les lettres à Pauline illustrent cette mise en scène efficace de deux protagonistes aux rôles diamétralement opposés : *Henri-*

³ *Ibidem*.

⁴ CG, t. II, p. 645, « Le (saint) jour de Toussaint » (1^{er} novembre 1815), à Pauline Périer-Lagrangé.

⁵ CG, t. I, p. 89, 28 ventôse an 11 (19 mars 1803), à Pauline Beyle.

⁶ CG, t. I, p. 210, fin septembre, début octobre 1804, à Pauline Beyle.

⁷ CG, t. I, p. 185, fin juillet 1804, à Pauline Beyle.

⁸ CG, t. I, p. 210, fin septembre, début octobre 1804, à Pauline Beyle.

⁹ CG, t. I, p. 353, 1^{er} brumaire an 14 (23 octobre 1805), à Pauline Beyle.

¹⁰ CG, t. I, p. 360, 18 brumaire an 14 (9 novembre 1805), à Pauline Beyle, Marseille.

sans-temps, affronte *Pauline-aux-heures-libres*. Vienne, juin 1809 : « Toujours pas un instant pour écrire. Travail jour et nuit. Cheval, filles et musique divine le reste du temps¹¹. » Évidemment, à la guerre – ou peu s'en faut – le temps se raréfie. Et l'épistolier se fait le chroniqueur fidèle de ses vaines tentatives pour augmenter la fréquence de ses lettres. La litanie de ses regrets se répète à l'infini. Vienne, juillet 1809 : « Si j'ai le temps¹² » ; Paris, octobre 1810 : « Les affaires me pillent mon temps¹³. » La métaphorique du verbe « piller » est fort instructive : la forteresse du temps que commande Beyle a été livrée au sacage.

Variations sur le même thème

S'étant mis en chemin pour Brunswick, Henri écrit à Pauline au début de l'année 1807 : « J'ai vingt pages à t'écrire, pas un instant¹⁴ ! » Le lot du militaire est d'être toujours sur la brèche, Henri le ressent douloureusement. Et il a du mal à s'en consoler. Donauwerth, avril 1809 :

J'avais le projet de te faire une grande lettre, ensuite un journal de tout ce que je vois et de mille petites choses que je sens et que tu aurais senties aussi. Rien de tout cela. Pas un moment à moi¹⁵.

M. l'inspecteur du mobilier et des bâtiments de la Couronne a besoin, son lecteur ne saurait l'ignorer, de dialogues soigneusement organisés lui permettant d'en parler avec les expériences faites en France comme à l'étranger au service de l'Empereur. Pauline, dans ce scénario psychodynamique, est la protagoniste privilégiée qui, malheureusement, se soustrait à son rôle d'âme sœur. *Petit à petit, dans la mesure où Henri apprend à calculer le temps à la minute près, il fait part à Pauline de son expérience de chronométrie exacte, lui donnant par la même occasion une leçon gratuite de psychologie. En route pour Berlin, selon l'ordre de marche, Beyle note à Metz, le samedi 18 octobre 1806, à 2 heures : « Nous sommes partis le 16 à 6 h. du soir plus trois minutes, de Paris.*

¹¹ CG, t. I, p. 834, 15 juin 1809, à Pauline Périer-Lagrangé.

¹² CG, t. I, p. 836, 14 juillet 1809, à Pauline Périer-Lagrangé.

¹³ CG, t. II, p. 66, 9 octobre 1810, à Pauline Périer-Lagrangé.

¹⁴ CG, t. I, p. 583, 1807, à Pauline Beyle.

¹⁵ CG, t. I, p. 821, 19 avril 1809, à Pauline Périer-Lagrangé.

Voici le premier moment que nous avons pour écrire¹⁶. » Et il profite de cet arrêt pour écrire à M^{lle} Pauline Beyle à Grenoble. Une étape plus loin, à Munnerstadt, nouvelle plainte : « Nous nous sommes couchés pour la première fois depuis Paris, à Munnerstadt. Nous n'avons pas une seconde à nous¹⁷. »

Le temps libre qui se fait rare, c'est-à-dire son accélération due à la rigueur militaire, est désormais un fait avéré. Brunswick, fin novembre 1807 : « Je n'ai pas eu un moment depuis le 2 de ce mois, ma chère Pauline ; sans cela je t'aurais parlé d'une partie de chasse¹⁸. » Et ceux qui ont lu Stendhal ne se tromperont guère en pensant à une chasse au bonheur agréable, une chance fugitive, pour les *happy few*, de *se hâter de jouer*. Voici Beyle pendant la campagne de Moscou, nous sommes le 15 octobre 1812. Il écrit une lettre à un certain M. Rousse, missive d'ailleurs interceptée par l'ennemi : « Pardon, Monsieur, de mon griffonnage, je vous écris au milieu de la nuit, horriblement pressé, et en dictant à cinq ou six personnes¹⁹. » Écrire en dictant, être horriblement pressé – faut-il y voir la préfiguration de l'épreuve que subira le futur romancier en dictant en peu de jours *La Charreuse de Parme*, « pressé par les idées²⁰ » ?

Quoi qu'il en soit, les campagnes, les déplacements tactiques, la progression par la voie de terre sont, sous Napoléon, synonymes de l'« aller vite²¹ », de la vitesse du cheval allant « à franc étrier²² », de dépêches transmises sans délai, « à l'estafette²³ ». Ainsi, une lettre de Paris destinée à Smolensk près de Moscou, ne mettra, en août 1812, que « douze jours²⁴ » pour parvenir à son but. Le courrier de l'armée impériale, envoyé « par la voie de terre²⁵ », n'égalait point la célérité de la « voie de mer²⁶ » qui, reliant la France et l'Italie, assure les besoins de la communication et du transport publics. Grâce à cette voie de

communication s'instaure, à la fin des années vingt, Stendhal en est le témoin privilégié, l'ère du « *steamboat*²⁷ ».

Steamboat et chemin de fer

Stendhal ayant fait, comme il aime à le rappeler, « les campagnes de 1800, Marengo, 1801, 1806, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 et 14²⁸ », sait déchiffrer les signes annonciateurs du progrès technique de l'ère nouvelle : « Le principal avantage de la navigation à vapeur est la rapidité²⁹ », la « vélocité³⁰ ». Les rapports officiels qu'envoie en France M. le consul sont, sur ce point, élogueux : « Quatre fois par mois, des bateaux à vapeur relâchent à Civita-Vecchia en allant à Marseille ; [...] moyen de correspondance économique et rapide³¹. » Évoquant la rapidité du bateau l'*Océan*, Beyle, au courant de tous les horaires, est à même de préciser : « Il vient d'arriver fort vite, il a mis 23 heures de Marseille à Gênes, 9 de Gênes à Livourne, et enfin 13 heures de Livourne à Civita-Vecchia³². » Il s'enchantait lui-même d'un « [p]assage superbe » fait en « 14 heures par le *Pharamond* » allant de Civita-Vecchia à Livourne. Et il souligne son contentement : « C'est le bâtiment le plus rapide³³. »

La vitesse sur mer est enchantresse. Elle avive l'esprit de compétition et suscite, auprès de M. le consul, une petite note d'orgueil patriotique pardonnable : « L'*Amsterdam*, bateau français de 200 chevaux, est arrivé ici de Gênes en 19 heures. Ce bateau est superbe et avait beaucoup de voyageurs³⁴. » Preuve de l'accélération du monde et de la participation heureuse de la France aux courses de vitesse d'un nouveau genre, l'*Amsterdam* met, pour son passage, trois heures de moins que les autres navires, surtout que ceux battant pavillon italien. Économiser du temps est l'objectif principal du transport naval. Cela vaut également quand il s'agit de construire une route dont Beyle, dans son rôle de fonctionnaire attentif, est soucieux de prendre acte :

¹⁶ CG, t. I, p. 566, « Metz, samedi [18 octobre 1806], 2 h. », à Pauline Beyle.

¹⁷ CG, t. I, p. 567, octobre 1806, à Pauline Beyle.

¹⁸ CG, t. I, p. 625, 25-27 novembre 1807, à Pauline Beyle.

¹⁹ CG, t. II, p. 372, 15 octobre 1812, à M. Rousse.

²⁰ CG, t. VI, p. 400, 16 octobre 1840, à Honoré de Balzac.

²¹ CG, t. II, p. 347, 27 juillet 1812, à Pauline Périer-Lagrange.

²² CG, t. I, p. 829, 29 avril 1809, à Pauline Périer-Lagrange.

²³ CG, t. II, p. 344, 23 juillet 1812, à Pauline Périer-Lagrange.

²⁴ CG, t. II, p. 352, 24 août 1812, à Félix Faure.

²⁵ CG, t. VI, p. 425, 15 novembre 1840, à François Guizot.

²⁶ CG, t. IV, p. 331, 1^{er} janvier 1832, au comte de Rigny.

²⁷ CG, t. III, p. 637, 2 juillet 1827, à Sutton Sharpe.

²⁸ CG, t. IV, p. 559, novembre 1832, au duc de Broglie.

²⁹ CG, t. V, p. 511, 7 mai 1835, au duc de Broglie.

³⁰ CG, t. VI, p. 470, 25 mai 1841, à François Guizot.

³¹ CG, t. IV, p. 125, 4 mai 1831, aux vice-consuls et agents consulaires.

³² CG, t. V, p. 246, 18 septembre 1834, au comte de Rigny.

³³ CG, t. V, p. 736, 16 mai 1836, au comte de Rigny.

³⁴ CG, t. VI, p. 459, 29 mars 1841, à François Guizot.

La confection de cette route terminera la nouvelle communication de Rome à Pise, par la plaine voisine de la mer [...]. Cette route de Pise à Rome par Civita-Vecchia abrégera de dix heures le voyage de Paris à Rome et Naples³⁵.

Voyager plus vite, jouir d'une plus grande sécurité, éviter le brigandage omniprésent, tels sont les nouveaux acquis sociaux, accessibles à tout le monde. Il semble que Stendhal est l'un des premiers à mettre à l'épreuve, pour son propre compte, les avantages qu'offrent les nouveaux moyens de transport à vapeur. Il va jusqu'à combiner voyage en bateau et en train. Voici le projet de toute une série de départs, d'arrêts et d'escalates à effectuer en l'espace d'une semaine et qu'il réalise en juillet 1838 :

Demain, 3 juillet [1838], à Bade ; le 5 juillet, je reviens à Kehl, prendre le bateau à vapeur ; le 6, on couche à Mayence, à terre, le 7 à Cologne ; le 9 je serai à Bruxelles, en faisant vingt-sept lieues par le chemin de fer de Liège audit Bruxelles. Un jour pour les tableaux de Rubens, et le 11 ou 12 je pars pour Paris³⁶.

Nul doute que Stendhal prépare minutieusement ses voyages. Les « vingt-sept lieues » à parcourir par le chemin de fer sont, à cet égard, symptomatiques. À Cologne, il aura probablement visité la cathédrale dont la dernière phase de construction reprendra en 1842. L'intérêt touristique constant manifesté par Stendhal est documenté, dans ce cas précis, par la présence dans sa bibliothèque à Civitavecchia d'un livre intitulé « *La Cathédrale de Cologne. Description Archéologique-Historique de cette Église Métropolitaine*, par M. J. de Noël, traduite de l'allemand par le Dr. N. B. Sautelet, Membre correspondant de l'Académie Royale des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen. Cologne M. DuMont-Schauberg. Libraire-Éditeur. 1835³⁷. » Beyle, touriste moderne, s'intéresse à tout. Son regard est celui d'un sociologue avant la lettre auquel n'échappe aucun détail, aucun contexte : « Les maîtres de poste et postillons romains, fort insolents autrefois, sont devenus beaucoup plus modérés

³⁵ CG, t. V, p. 412, 10 mars 1835, au comte de Rigny.

³⁶ CG, t. VI, p. 131, 2 juillet 1838, à Domenico Fiore.

³⁷ *Catálogo del fondo stendhaliano Bucci*, a cura di Gian Franco Grechi, prefazione di Victor Del Lito, Milano, All'insegna Del Pesce D'Oro, 1980, [t. I], p. 65. Une maison d'édition Dunmont existe toujours à Cologne.

depuis les bateaux à vapeur³⁸. » En ce qui concerne la sécurité des voyageurs, il écrit à Romain Colomb : « Malgré tout, la mer est cent fois moins dangereuse que la voiture. » Et en moraliste éprouvé, à mille lieues de toute pusillanimité, il conclut hardiment : « et puis, la mort est prompte, grand avantage³⁹. »

L'administration accélérée

Les fonctions d'un consul sont en rapport direct avec l'obligation constante de faire, à toute vitesse, des rapports et des lettres officielles. Jeune fonctionnaire déjà, Beyle se sent mal à l'aise dans cette tâche. De Sagan, en Silésie, il écrit à Félix Faure, le 16 juillet 1813 : « si je n'ai quelque douce pensée à chançonner entre mes dents, en faisant mes lettres officielles, je suis un animal flambé⁴⁰. »

Or, dans le plein exercice de ses fonctions à Civitavecchia, Stendhal devient, inmanquablement, un « animal flambé ». Les rapports qu'il adresse, jour après jour, aux ministres successifs des Affaires étrangères, au comte Horace Sébastiani, par exemple, sont des chefs-d'œuvre consulaires issus de la discipline inflexible d'un fonctionnaire irréprochable. Voici une lettre datant du 25 mai 1831 :

Monsieur le Comte,

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que la frégate l'*Arnade* sous les ordres de M. de Parseval capitaine de frégate, et le brick la *Cigogne* ont mouillé ce matin vis-à-vis le port de Civita-Vecchia qui n'admet pas de grands bâtiments.

Je suis avec respect, Monsieur le Comte, de Votre Excellence, le très humble et très obéissant serviteur.

H. Beyle⁴¹

D'ailleurs, le cachet de réception de cette lettre — Paris, le 6 juin 1831 — permet de reconstruire la distribution du courrier officiel envoyé de Civitavecchia à Paris et s'effectuant en 13 jours seulement. L'obligation de rédiger ce type de lettres officielles que nous venons de citer se répète sans fin et se multiplie considérablement lors d'accidents, d'épidémies

³⁸ CG, t. V, p. 597, 28 août 1835, au duc de Broglie.

³⁹ CG, t. VI, p. 495, 19 juin 1841, à Romain Colomb.

⁴⁰ CG, t. II, p. 423, 16 juillet 1813, à Félix Faure.

⁴¹ CG, t. IV, p. 146, 25 mai 1831, au comte Sébastiani.

ou d'événements intéressant le public. En dehors de cette routine contraignante, le consul est obligé, quatre fois par semaine, d'« expédier [s]es affaires de vive voix chez le chef⁴² », c'est-à-dire auprès du consul général à Rome, ce qui implique quatre allers et retours au gré incertain des postillons.

La vitesse irréfrenable du monde en accélération se reflète aussi dans l'écriture à la main rapide et — problème d'ordre administratif évident — souvent à peine déchiffable. En janvier 1840, écrivant à Domenico Fiore, Stendhal s'excuse d'avoir une écriture « illisible⁴³ » tout en la justifiant parce qu'il est « réellement pressé ». Dans sa bibliothèque il conserve un manuel de sténographie⁴⁴, signe évident de ses efforts pour gérer avec efficacité les « affaires de ce consulat » qui, autour de 1840 — Stendhal aime à le répéter —, « ont plus que décuplé⁴⁵ ».

Au fil des années et des voyages, Stendhal touriste, consul, observateur, se mue en témoin expert de la croissance économique et commerciale. De Marseille, dans une lettre datée du 16 mai 1836, il signale au comte Cini un détail révélateur du processus de transformation sociale en cours : « La prospérité de Marseille est tellement croissante que la *malle-poste* est arrêtée d'avance pour 6 jours et les diligences pour 4⁴⁶. » La lettre de Beyle adressée au ministre Guizot, dans laquelle il passe en revue ses années Civitavecchia, informe en une phrase des changements socio-démographiques, incontournables à l'avenir :

Avant 1830 on voyait arriver à longs intervalles quelques petits bâtiments de commerce ; maintenant on compte 170 *arrivages français* dont 137 bateaux à vapeur, et l'on porte le nombre des voyageurs à 12.000⁴⁷.

⁴² CG, t. IV, p. 443, 11 juin 1832, à Adolphe de Marest.

⁴³ CG, t. VI, p. 289, 4 janvier 1840, à Domenico Fiore.

⁴⁴ Cf. *Catálogo del fondo stendhaliano Bucci, op. cit.* (note 37 *supra*), p. 13. Il s'agit de la monographie de « Emilio Amanti, *Sistema universale e completo di stenografia o sistema di scrivere in compendio applicabile a tutti gli idiomi fondato sopra semplici e facili principj, i cui elementi possono apprendersi in un ora, ed essere in pochissimo tempo in grado di seguire la parola di un oratore.* Inventato da Samuel Taylor Professore di stenografia a Oxford, [...] Parigi, 1809 ».

⁴⁵ CG, t. VI, p. 507, 23 juillet 1841, à François Guizot.

⁴⁶ CG, t. V, p. 736, 16 mai 1836, au comte Cini.

⁴⁷ CG, t. VI, p. 434, 31 décembre 1840, à François Guizot.

La conquête rapide du monde se fait donc au rythme de la machine à vapeur.

Bateau à vapeur et chemin de fer

La révolution silencieuse due à la vapeur est le sujet d'une lettre qu'adresse Stendhal, en 1840, au maréchal Soult, alors ministre des Affaires étrangères :

En 1831, époque où il n'y avait que trois bateaux à vapeur et en 1830 avant qu'il n'y en eût aucun les appointements du consul étaient de 10.000 francs.

Maintenant les affaires de ce port ont plus que décuplé, ce qui entraîne pour le consul des frais de tout genre.

Je ne chercherai point à réunir des preuves détaillées des faits : chaque mois nous avons à Civita-Vecchia 24 arrivées de bateaux à vapeur, ce qui fait 288 arrivages par an.

Toute la partie de la surveillance à exercer sur un aussi grand nombre d'hommes et de choses n'existait point en 1830. Par exemple : les Migue-listes, les Carlises, les embarquements de poudre, navires suspects, mouvements du port, rapports des voyageurs français avec la police du pays et la douane, etc. Le consulat doit se tenir au courant de tout ce qui se passe. En un mot, le service de ce poste est entièrement changé d'aspect.

En 1839 il y eut 180 arrivages *français* dont 29 bâtiments à voiles⁴⁸.

Selon ce relevé — le port de Civitavecchia fournissant les données de base —, les années 1830 sont des années de croissance économique et administrative. Le regard de Stendhal est perspicace : les « bâtiments à voiles » se font de plus en plus rares. Est venue l'heure de la machine à vapeur.

Parallèlement à la description et à l'analyse faites par le consul de Civitavecchia, J. M. W. Turner, le peintre anglais, en arrive de son côté à la même conclusion. Son tableau intitulé *The Fighting Temeraire*, daté de 1839, illustre la fin de l'âge de la marine à voile. Le titre entier de cette toile célèbre se lit comme l'annonce d'un drame de dimension nationale : *The Fighting Temeraire tugged to her last berth to be broken up, 1838*⁴⁹. La scène représente le grand navire dégrégé qui, pareil à un

⁴⁸ CG, t. VI, p. 287, 2 janvier 1840, au maréchal Soult.

⁴⁹ Cf. Judy Egerton, *Turner. The Fighting Temeraire*, London, National Gallery Publications, 1995.

gigantesque cadavre, est traîné par un puissant remorqueur à vapeur dont la fumée pourrait symboliser le fatal d'une ère civilisatrice touchant à sa fin. C'est la rencontre virtuelle de deux grands artistes à l'esprit analytique, Turner et Stendhal, qui éprouvent la même fascination pour la technologie à vapeur. Après le remorqueur, vient le tour de la locomotive. Turner intitulé son tableau *Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway* (« Pluie, vapeur et vitesse⁵⁰ »), daté de 1844. Théophile Gautier en a proposé une lecture aux tonalités apocalyptiques⁵¹ que Stendhal, il va sans dire, n'aurait pas partagée.

Télégraphe et daguerréotypie

Pour réussir dans le monde moderne, il ne suffit pas d'écrire de plus en plus vite. L'administration et la diplomatie ont besoin de moyens de communication plus efficaces dont, à ce moment précis de l'histoire, le télégraphe. Dès son roman *Lucien Leuwen* (1834), Stendhal fait du télégraphe un objet très important, mieux : l'un des protagonistes. En effet, il avait pensé intituler tout simplement ce roman *Le Télégraphe*⁵². L'on ne s'étonnera plus, alors, que cet engin se retrouve dans le courrier consulaire. Le 16 décembre 1834, Stendhal remercie Tellier de Blaniez,

⁵⁰ Cf. Galeries nationales du Grand Palais, Paris, 14 octobre 1983-16 janvier 1984, *J.M.W. Turner à l'occasion des cinquantième anniversaire du British Council*, Paris, éditions de la Réunion des musées nationaux, 1983, p. 144-146.

⁵¹ *Ibid.*, p. 146 : « [...] nous pensions à une esquisse de Turner que nous avons vue à Londres et qui représentait un convoi de chemin de fer s'avancant à toute vapeur sur un viaduc, par un orage épouvantable. C'était un vrai cataclysme. Éclairs palpitants, des ailes comme de grands oiseaux de feu, babels de nuages s'écroutant sous les coups de foudre, tourbillons de pluie vaporisée par le vent : on eût dit le décor de la fin du monde. À travers tout cela se tordait, comme la bête de l'Apocalypse, la locomotive, ouvrant ses yeux rouges dans les ténèbres et traînant après elle, en queue immense, ses vertèbres de wagons. C'était sans doute une pochade d'une fureur enragée, brouillant le ciel et la terre d'un coup de brosse, une véritable extériorité, mais faite par un fou de génie. » Notons en passant que Stendhal ne partage pas cette vision négative de la nouvelle technologie de son époque.

⁵² Cf. « Notes et Variantes. *Lucien Leuwen* », *Romans et Nouvelles I*, Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1952, p. 1 572. Stendhal pense au moment : « quand l'Orange (ou le Télégraphe) paraîtra ». Cf. aussi Valentina Fortunato, « Il telegrafo : da invenzione a simbolo di regime. Cenni storici e letterari », *Quaderni del Dipartimento [Dipartimento di Studi Internazionali, Roma], n° 1, 2006, p. 3-28* : « *Le Télégraphe ou l'Orange de Malte* [sta] ad indicare, attraverso "parole-segnale con simbolismo semiotico" (Di Maio), il veicolo della corruzione di regime » (p. 19).

consul général de France à Gênes, « de la dépêche télégraphique que vous avez eu la bonté de me transmettre⁵³. » Six mois plus tard, il adresse lui-même au Vatican, c'est-à-dire à « Mgr Fieschi, *maestro di camera* », « les deux premières dépêches télégraphiques » relatives « au procès que la Cour des Pairs juge à Paris », procès pour lequel « Sa Sainteté » (Grégoire XVI) a témoigné « une vive curiosité⁵⁴ ». Si la transmission de dépêches diplomatiques est bienvenue à la cour de Rome, d'autres bienfaits du progrès technique sont, malgré tout, irrévoquablement exclus : « [S]a Sainteté a déclaré que, sa vie durant, il n'y aurait pas de chemin de fer dans les États romains⁵⁵. » Et Stendhal en correspondance avec Auguste Fabreguettes, consul général à Malte, d'ajouter : « Selon moi, aucun chemin de fer ne peut faire ses frais dans ce pays⁵⁶. » Stendhal dispose-t-il de connaissances économiques suffisamment solides pour lui permettre de prédire l'avenir technique ? Dans sa bibliothèque à Civitavecchia se trouve une étude sur l'économie de l'Italie⁵⁷ dont il serait fort intéressant de savoir quel emploi il a pu en faire.

Le 25 février 1842, un mois avant sa mort survenue le 24 mars, installé à Paris (il loge à l'hôtel de Nantes, rue Neuve-des-Petits-Champs), Stendhal s'adresse à Donato Buccì, son ami et voisin à Civitavecchia, qu'il compte revoir au mois de mai. Les quelques lignes de la brève lettre amicale parlent de bonne santé, de journaux, de soins à donner à l'appartement, etc. Puis – est-ce un signe de mélancolie ? – Stendhal se montre soucieux de recevoir « des défaits sur [C]ivita[-]Vecchia », synonyme, ailleurs, d'asphyxie morale, d'ennui à crever. Et il poursuit, répondant probablement à quelque question spécifique, mais nous ignorons dans quelles circonstances elle a été posée : « Je vous recommande un artiste en daguerréotypie, homme supérieur, qui va à Rome et à Pérouse⁵⁸. » La daguerréotypie⁵⁹, le télégraphe, le bateau à vapeur :

⁵³ CG, t. V, p. 338, 16 décembre 1834, à Tellier de Blaniez.

⁵⁴ CG, t. V, p. 530, 28 mai 1835, à l'amiral Duperré.

⁵⁵ CG, t. VI, p. 335, 4 mai 1840, à Auguste Fabreguettes.

⁵⁶ *Ibidem*.

⁵⁷ Giuseppe Pecchio, *Storia della economia pubblica di Italia, ossia epilogo critico degli economisti italiani*, Lugano, 1829. Cf. *Catalogo del fondo stendhaliano Buccì, op. cit.* (note 37 *supra*), p. 164.

⁵⁸ CG, t. VI, p. 573, 25 février 1842, à Donato Buccì.

⁵⁹ Cf. J. Thierry, *Daguerréotypie*, reprint of the 1847 ed. published by Lerobours et Secretan, Paris, New York, Arno Press, 1979. Voici un court extrait d'une discussion qui s'est engagée à la Chambre des députés à Paris lors de la séance du 15 juin 1839 : « Pour

voilà les trois paradigmes qui, dans la correspondance de Stendhal, représentent l'accélération du monde, des choses, de la vie.

Paris, 11 nivôse an 11, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 1803. Henri est en train d'écrire à Pauline⁶⁰. Il vient de lire la 24^e des *Élégies* d'André Chénier. Le poème est célèbre⁶¹. Chénier, plein de *pathos*, y médite sur la vie et la mort. Beyle s'émeut à son tour et se fait l'écho du texte poétique. « Nous avons si peu de jours à vivre », s'écrit-il de vive voix, « et peut-être bien moins à passer ensemble ! » Arrive alors le moment de conclure et d'opter pour le mode de vie qui, désormais, s'impose. La maxime que nous connaissons déjà se déploie magistralement dans un rythme ternaire : « Hâtons-nous de jouir, vivons ensemble, coulons nos jours au sein de l'amitié. » D'ailleurs, le sous-texte de l'éloge renferme une surprise d'ordre herméneutique⁶² inscrivant la réflexion stendhalienne dans la philosophie européenne du siècle des Lumières.

Et voilà que surgit une dernière question : se peut-il que l'empressement que met le jeune Beyle à se précipiter vers la jouissance soit un tout premier reflet de la perception du monde en accélération, nécessitant un mode de vie quelque peu existentialiste ? Stendhal et Sartre sont, on le

sait et Michel Contat l'a confirmé⁶³, tels des météores, très proches l'un de l'autre. À tel point que l'on peut se demander si Sartre, l'autobiographe, n'est pas en dialogue, entre autres, avec son *alter ego* littéraire, avec Stendhal. Voici, brièvement, de quelle façon.

Rappelant la phase décisive de son devenir intellectuel, Sartre reprend, semble-t-il, le terme clef de la maxime stendhalienne du bonheur juvénile afin de s'en distancier aussitôt et de la transformer en futur programme d'écriture engagée. « [J]e n'étais pas sur terre pour jouir mais pour faire un bilan⁶⁴. » Cette phrase ne vaut-elle pas pour Stendhal aussi ? Les œuvres de Stendhal dressent l'*âpre* bilan de l'ère post-révolutionnaire. Notre auteur éprouve, comme Sartre le postule pour son propre compte, « la vitesse de [s]on âme⁶⁵ ». Le *tempo* de l'art stendhalien serait, dans cette perspective, le corollaire esthétique du monde moderne en évolution rapide. Et Stendhal, tout romancier nerveux qu'il paraît être⁶⁶, cherche à mettre à la disposition du lecteur la *catharsis* dont a besoin, pour subsister, l'âme moderne prise dans le *maelstrom* de l'accélération.

Christof WEIAND

Universität Heidelberg

ceux qui ne sont pas insensibles à la gloire nationale, qui savent qu'un peuple ne brille d'un plus grand éclat sur les autres peuples que par les progrès plus grands qu'il fait faire à la civilisation ; pour ceux-là, disons-nous, le procédé de M. Daguerre est une grande découverte. Il est à l'origine d'un art nouveau au milieu d'une vieille civilisation, qui fera époque et sera conservé comme un titre de gloire ; et faudrait-il qu'il allât à la postérité escorté d'ingratitude ? qu'il lui parvienne plutôt comme un éclatant témoignage de la protection que les Chambres, le Gouvernement de Juillet, le pays tout entier, accordent aux grandes découvertes. » (p. 52-53).

⁶⁰ CG, t. I, p. 65, 11 nivôse an 11 (1^{er} janvier 1803), à Pauline Beyle.

⁶¹ Cf. André Chénier, *Œuvres complètes*, texte établi et commenté par Gérard Walter, Paris, Gallimard « Bibliothèque de la Pléiade », 1958, pour la poésie : p. 75, pour l'annotation : p. 863. L'éloge fut citée par Chateaubriand dans une note de la première édition du *Génie du christianisme*. L'intérêt de Beyle pour ce poème s'explique probablement par cette citation.

⁶² Stendhal ne cite pas les quatre premiers vers de l'éloge que voici : « Ô Nécessité dure ! Ô pesant esclavage ! / Ô sort ! je dois donc voir, et dans mon plus bel âge, / Flotter mes jours, tissus de désirs et de pleurs, / Dans ce flux et reflux d'espoir et de douleurs ! » (André Chénier, *Œuvres complètes*, op. cit., p. 75). Le motif du « flux et reflux » rappelle les « coursi e ricorsi » de la *Scienza nuova* de Giambattista Vico dont Stendhal ne manquera pas de se procurer un exemplaire (Milano, Gaspare Truffi, 1831) pour sa bibliothèque à Civitavecchia. Vico, Chénier, Stendhal sont réunis, grâce au texte lyrique, dans le cadre de la philosophie de l'histoire du siècle des Lumières.

⁶³ Michel Contat : « Pourquoi Sartre n'a pas écrit sur son écrivain préféré : Stendhal », *Lectures de Sartre*, Claude Burgelin (dir.), Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1986, p. 139-160.

⁶⁴ Sartre, *Les Mots*, Paris, Gallimard, « Folio », 1964, p. 167.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 208.

⁶⁶ Cf. Hans Ulrich Gumbrecht, « Stendhals nervöser Ernst », Karl Heinz Bohrer éd., *Sprachen der Ironie, Sprachen des Ernstes*, Frankfurt / M., Suhrkamp, 2000, p. 206-232.