

## CORPUS 6 LE TRAIN A TRAVERS LA LITTERATURE ET LES ARTS

Extraits du BO : « Quels rôles jouent la vitesse et la lenteur dans nos vies ?

Comment distinguer « prendre son temps » et « perdre son temps » ? »

### **Corpus :**

Document 1 : Joseph Mallord William Turner, *Pluie, vapeur et vitesse, le chemin de fer Great Western*, 1844

Document 2 : Jules Verne, *Le tour du monde en 80 jours*, chapitre 28, 1872

Document 3 : Victor Hugo, *En voyage, France et Belgique*, 1837

Document 4 : Claude Monet, *Le Pont de l'Europe*, 1877

Document 5 : Zola, *La bête humaine*, Zola, 1890

Document 6 : Bande-annonce de *La Bête humaine*, Renoir, 1938

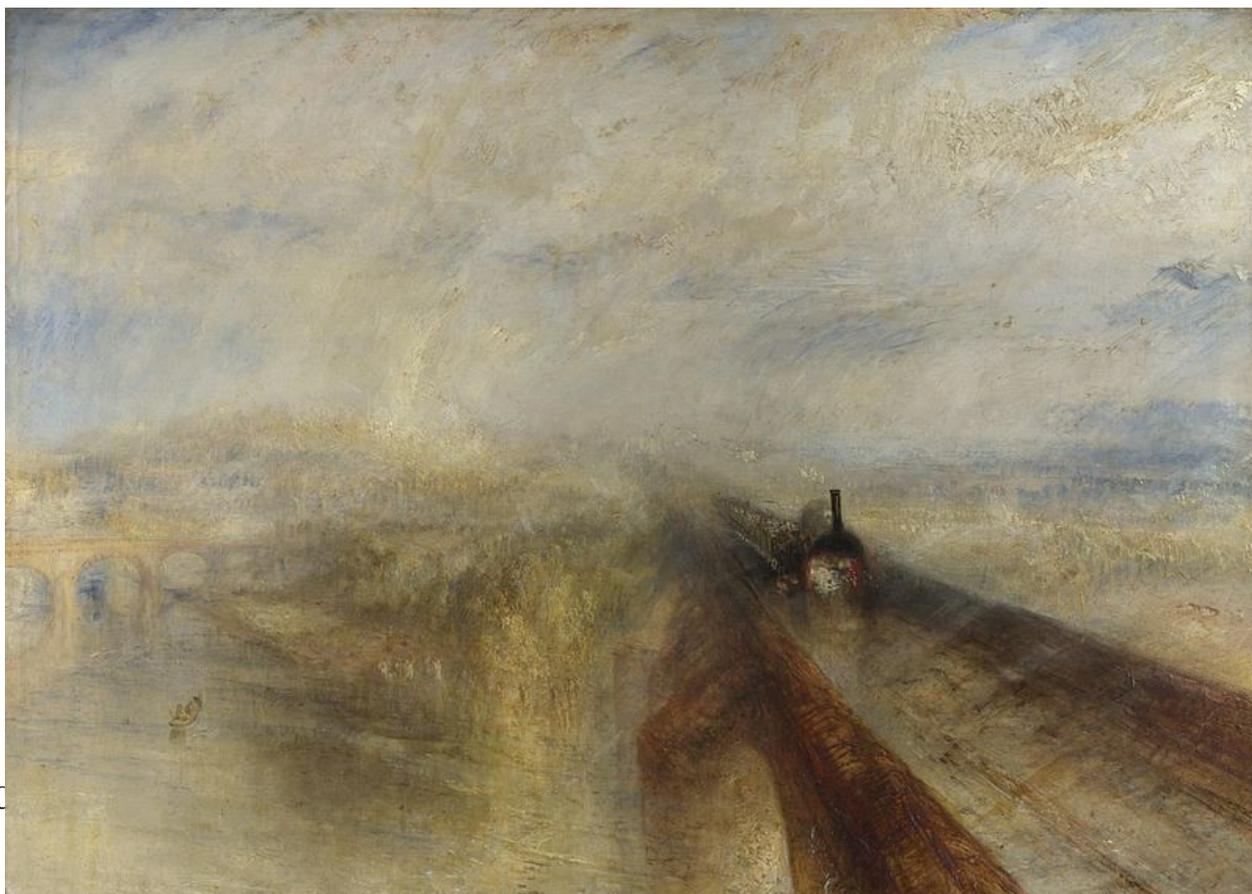
Document 7 : Photogramme de *La Bête humaine*, Renoir, 1938

Document 8 : Publicité SNCF, 1984

Document 9 : article de presse, *l'Alsace*, 29 avril 2024

Document 10 : vidéo de Cédric Villeni au sujet de l'hyperloop, Assemblée Nationale, 2018

**Document 1** : Joseph Mallord William Turner, *Pluie, vapeur et vitesse, le chemin de fer Great Western*, 1844



**Document 2** : J. Verne, *Le tour du monde en 80 jours, chapitre 28*, 1872

La locomotive siffla vigoureusement. Le mécanicien, renversant la vapeur, ramena son train en arrière pendant près d'un mille,

– reculant comme un sauteur qui veut prendre son élan.

Puis, à un second coup de sifflet, la marche en avant recommença : elle s'accéléra ; bientôt la vitesse devint effroyable ; on n'entendait plus qu'un seul hennissement sortant de la locomotive ; les pistons battaient vingt coups à la seconde ; les essieux des roues fumaient dans les boîtes à graisse. On sentait, pour ainsi dire, que le train tout entier, marchant avec une rapidité de cent milles à l'heure, ne pesait plus sur les rails. La vitesse mangeait la pesanteur.

Et l'on passa ! Et ce fut comme un éclair. On ne vit rien du pont. Le convoi sauta, on peut le dire, d'une rive à l'autre, et le mécanicien ne parvint à arrêter sa machine emportée qu'à cinq milles au-delà de la station.

Mais à peine le train avait-il franchi la rivière, que le pont, définitivement ruiné, s'abîmait avec fracas dans le rapide de medicine-Bow.

**Document 3** : Victor Hugo, *En voyage, France et Belgique*, 1837

*Dans une lettre datant de 1837 et adressée à son épouse Adèle, Victor Hugo fait part de son enthousiasme inattendu pour le train.*

Je suis réconcilié avec les chemins de fer ; c'est décidément très beau. Le premier que j'avais vu n'était qu'un ignoble chemin de fabrique. J'ai fait hier la course d'Anvers à Bruxelles et le retour. Je partais à quatre heures dix minutes et j'étais revenu à huit heures un quart, ayant dans l'intervalle passé cinq quarts d'heure à Bruxelles et fait vingt-trois lieues de France.

C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont des fleurs, ce sont des taches ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie ; les blés sont de grandes chevelures jaunes, les luzernes sont de longues tresses vertes ; les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ; de temps en temps une ombre, une forme de spectre, debout, paraît et disparaît comme l'éclair à côté de la portière ; c'est un garde du chemin qui, selon l'usage, porte militairement les armes au convoi. On se dit dans la voiture : c'est à trois lieues, nous y serons dans dix minutes.

Le soir, comme je revenais, la nuit tombait. J'étais dans la première voiture. Le remorqueur flamboyait devant moi avec un bruit terrible, et de grands rayons rouges, qui teignaient les arbres et les collines, tournaient avec les roues. Le convoi qui allait à

Bruxelles a rencontré le nôtre. Rien d'effrayant comme ces deux rapidités qui se côtoyaient, et qui, pour les voyageurs, se multipliaient l'une par l'autre. On ne se distinguait pas d'un convoi à l'autre ; on ne voyait passer ni des wagons, ni des hommes, ni des femmes, on voyait passer des formes blanchâtres ou sombres dans un tourbillon. De ce tourbillon sortaient des cris, des rires, des huées. Il y avait de chaque côté soixante wagons, plus de mille personnes ainsi emportées, les unes au nord, les autres au midi, comme par l'ouragan.

Il faut beaucoup d'efforts pour ne pas se figurer que le cheval de fer est une bête véritable. On l'entend souffler au repos, se lamenter au départ, japper en route ; il sue, il tremble, il siffle, il hennit, il se ralentit, il s'emporte ; il jette tout le long de sa route une fiente de charbons ardents et une urine d'eau bouillante ; d'énormes raquettes d'étincelles jaillissent à tout moment de ses roues ou de ses pieds, comme tu voudras, et son haleine s'en va sur nos têtes en beaux nuages de fumée blanche qui se déchirent aux arbres de la route.

On comprend qu'il ne faut pas moins que cette bête prodigieuse pour traîner ainsi mille ou quinze cents voyageurs, toute la population d'une ville, en faisant douze lieues à l'heure.

**Document 4** : Claude Monet, *Le Pont de l'Europe*, 1877

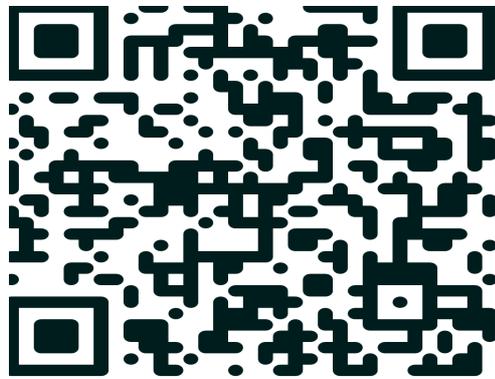


**Document 5** : Zola , *La bête humaine*, 1890

(...) Pendant un instant, Roubaud s'intéressa, comparant, songeant à sa gare du Havre. Chaque fois qu'il venait de la sorte passer un jour à Paris, et qu'il descendait chez la mère Victoire, le métier le reprenait. Sous la marquise des grandes lignes, l'arrivée d'un train de Mantes avait animé le quai ; et il suivit des yeux la machine de manœuvre, une petite machine-tender, aux trois roues basses et couplées, qui commençait le débranchement du train, alerte besogneuse, emmenant, refoulant les wagons sur les voies de remisage. Une autre machine puissante celle-là, une machine d'express, aux deux grandes roues dévorantes, stationnait seule, lâchait par sa cheminée une grosse fumée noire, montant droit, très lente dans l'air calme. Mais toute son attention fut prise par le train de trois heures vingt-cinq, à destination de Caen, empli déjà de ses voyageurs, et qui attendait sa machine. Il n'apercevait pas celle-ci, arrêtée au-delà du pont de l'Europe ; il l'entendait seulement demander la voie, à légers coups de sifflet pressés, en personne que l'impatience gagne. Un ordre fut crié, elle répondit par un coup bref qu'elle avait compris. Puis, avant la mise en

marche, il y eut un silence, les purgeurs furent ouverts, la vapeur siffla au ras du sol, en un jet assourdissant. Et il vit alors déborder du pont cette blancheur qui foisonnait, tourbillonnante comme un duvet de neige, envolée à travers les charpentes de fer. Tout un coin de l'espace en était blanchi, tandis que les fumées accrues de l'autre machine élargissaient leur voile noir. Derrière, s'étouffaient des sons prolongés de trompe, des cris de commandement, des secousses de plaques tournantes. Une déchirure se produisit, il distingua, au fond, un train de Versailles et un train d'Auteuil, l'un montant, l'autre descendant, qui se croisaient. (...)

**Document 6** : Bande-annonce de *La Bête humaine*, Jean Renoir, 1938  
2,52 minutes



**Document 7** : photogramme du film *La Bête humaine*, Jean Renoir, 1938



**Document 8 : affiche publicitaire, SNCF, 1984**



Document 9: article de presse, *l'Alsace*, 29 avril 2024

## "Il a une gueule" : à Belfort, le futur TGV dévoilé en grande pompe

Lundi matin, le TGV-M est sorti en grande pompe du hangar d'Alstom Belfort où a été fabriquée la motrice. Il embarquera 20 % de passagers en plus, consommera 20 % en moins et devrait circuler en France au second semestre 2025. Présentation.

Isabelle Petिताurent - 29 avr. 2024

Auréolé d'un panache de fumée blanche, accompagné d'une musique rythmée, le futur TGV-M est sorti à très faible allure du hangar d'Alstom, lundi matin. Nez pointu et effilé, coloris gris chaud et gris froid, la motrice a été entièrement conçue dans les ateliers belfortains.

« C'est plus qu'un produit, c'est une icône ! », ose David Journet, directeur du site

Céline Egron et Alexia Leblanc, Mai 2024

Alstom Belfort. « Quel événement ! », a renchéri Christophe Fanichet, PDG de SNCF voyageurs. Un nouveau modèle ne sort que tous les trente ans. « Avec ce nez aérodynamique, il a une gueule », insiste-t-il.

## « Comme une rivière qui se faufile dans le paysage »

Le développement du futur TGV Inoui a nécessité un investissement de 3,5 milliards d'euros. Cent quinze rames ont été commandées. « Financées à 100 % sur les fonds propres », précise Christophe Fanichet. Lundi, c'est la livrée du TGV qui a été dévoilée. En d'autres termes, sa robe, son costume. Son enveloppe extérieure et cette silhouette si particulière amenée à se « fondre dans le paysage ».

Plus question de coloris orange criard comme la première livrée, destinée à être vue. « Le gris clair permet de diminuer la température à l'intérieur d'un degré et donc de moins consommer de climatisation », remarque Florence Rousseau, directrice marketing du TGV-M. « À l'intérieur des vitres, un film métallique offrira une isolation thermique. »

## Une vague en mouvement

« Le O de Inoui a été reproduit symboliquement sur les voitures, en deux teintes de gris, pour créer une vague lorsque le TGV se déplacera. » À 320 km/h, le train donnera l'impression d'« une rivière qui se faufile dans le paysage ».

La couleur des portes et du logo reprend une couleur déjà présente sur les TGV, le rouge framboise « french berry », qui sera généralisé sur tous les trains. Comme si « on déroulait le tapis rouge aux passagers qui montent à bord... »

Les deux motrices présentes à chaque extrémité de la rame ont perdu 4 mètres chacune. « Ainsi, on peut ajouter une neuvième voiture et augmenter de 20 % le nombre de passagers. » Pas question de dévoiler l'intérieur avant la fin d'année, mais « les sièges seront plus moelleux, la lumière moins agressive, le bar repensé et il y aura davantage de place pour les jambes. »

Le M du nouveau train (TGV-M) renvoie à sa modularité, sa capacité d'adaptation. Actuellement, cinq rames circulent en France. La phase de tests se poursuivra jusqu'en septembre. Viendra alors la phase d'homologation. Les passagers, quant à eux, devraient pouvoir voyager avec le TGV-M à partir du second semestre 2025 sur la ligne Paris-Nice.

**Document 10** : intervention de Cédric Villeni, Assemblée Nationale, le transport à hypergrande vitesse sous vide (Hyperloop) (note n°5 - juillet 2018).

